

FACULDADE DE ARQUITETURA | UNIVERSIDADE DE LISBOA

QUALIDADE DE VIDA:

Como o URBANISTA pode intervir através das
componentes urbana e social

Dissertação de Mestrado para Obtenção de Grau Mestre em Urbanismo

ANA FILIPA SIMÕES REGO

Orientadora Científica: Doutora Maria Elisabete Ferreira Freire

Coorientador Científico: Doutor José Luís Crespo

Júri

Presidente: Doutor João Rafael Marques Santos

Vogal: Doutor Francisco Manuel Camarinhas Serdoura

DOCUMENTO DEFINITIVO

Lisboa, Novembro, 2014

O presente trabalho visa compreender como o urbanista pode melhorar a qualidade de vida de uma população, através das suas ferramentas de trabalho, os elementos urbanos, em relação com os conhecimentos que advém das Ciências Sociais. Desenvolvendo as componentes urbana e social de qualidade de vida, o intuito é descobrir quais as variáveis integrantes dessas dimensões e como a manipulação destas e relação dependente de ambas pode constituir um forte contributo para o sucesso de estratégias de intervenção no território, que intentem garantir melhores condições de vida.

A análise do caso estudo respeitante ao Plano Urbano Eixo Luz Benfica, com a formulação de um inquérito, a realizar na área confinante ao plano de pormenor, correspondem à dimensão mais prática do trabalho. O objectivo da formulação de um inquérito foi aplicar um método de averiguação das condições de vida da população residente na área do plano, com base na percepção da mesma. O inquérito pretende demonstrar as mais valias de uma ação participativa da população na definição de planos urbanos de intervenção, para tal, foi pedido que a mesma desse a sua opinião relativamente às variáveis constituintes da componente urbana e social de qualidade de vida.

Os resultados que decorrem deste género de iniciativas permitirão ao urbanista complementar a sua análise, identificar as necessidades e prioridades de uma comunidade concreta e, assim, aproximar as suas decisões urbanísticas do sucesso, em termos de qualidade de vida.

Palavras-Chave: Cidade, Pessoas, Relações, Elementos Urbanos, Transformações, Qualidade de Vida

The present paper aims at understanding how the urban planner can improve the life quality of a population, through the usage of their work tools, the urban elements, in close relationship with the knowledge that comes from the study of the social sciences. Developing both the urban and social components of the quality of life, therefore the purpose is to uncover which variables are intrinsic to these constituents and how the manipulation of such and their dependent rapport can constitute a strong contribute to the success of territorial intervention strategies, that intend to guarantee better life conditions.

The analysis of the case study regarding *Plano Urbano Eixo Luz Benfica*, including the formulation of a survey, to be executed in the area contemplated by such master plan, corresponds to the more practical side of this work. The objective of the formulation of such survey was to apply a method of investigation intending to understand the life conditions of the population of the area of the plan, based on their perception. The survey intends to demonstrate the gains of a participative action of the population in the definition of intervention urban plans, for such, it was asked that such a population would share their opinion on the importance of the variables that constitute both the urban and social components of the quality of life.

The results that come from this kind of initiatives will allow the urban planner to complement their analysis, identify the needs and priorities of a given community, and so, approach their urban decisions to success, in what concerns quality of life.

Keywords: City, People, Relationships, Urban Elements, Transformations, Quality of Life

Ao conjunto de professores que, no meu percurso académico, me inspiraram e deram força, são eles: *Professora Manuela da Fonte*, pela capacidade em retirar o melhor de cada um e constante disponibilidade, Ao *professor Leonel Fadigas*, pela sabedoria, exigência e rigidez, à *professora Susana Oliveira*, pela paixão que coloca em tudo o que ensina e por me mostrar que era capaz de superar a minha maior dificuldade, à *professora Cristina Henriques* pelo profissionalismo e disponibilidade permanente para ajudar e, por último, ao *professor David Vale*, um exemplo pelo empenho, dedicação e entusiasmo, junto com exigência e sentido de justiça.

Um sincero obrigado a todos.

A minha orientadora, *Elisabete Freire*, pela sua experiência, pelo seu carácter metódico e exigente mas, sobretudo, pelo seu entusiasmo com o tema e pela sua constante dedicação a este trabalho, sempre disponível na procura de melhores soluções e novos conhecimentos.

Ao meu coorientador, *José Crespo*, pela sua experiência, conhecimentos e constante disponibilidade para ajudar.

Ao *Gonçalo Magalhães* pela importante amizade.

Ao *Luís Leal*, por me ter acompanhado desde o início do curso em todos os momentos, com tanta paciência. Por me ter ouvido e ajudado tantas vezes a superar os obstáculos e simplesmente continuar até ao fim. Obrigada por tudo.

À minha família, em especial aos meus pais, dois pilares sem os quais tenho a certeza que não teria chegado a esta reta final. É impossível em meia dúzia de palavras agradecer tudo o que fizeram. Muito obrigada.

RESUMO-PALAVRAS-CHAVE/ ABSTRACT-KEYWORDS

AGRADECIMENTOS

ÍNDICE GERAL

ÍNDICE DE FIGURAS E LISTA DE ACRÓNIMOS

1. INTRODUÇÃO

Objectivos do estudo1

Metodologia 2

2. ESTADO DA ARTE 5

3. A QUALIDADE DE VIDA

3.1. Importância do estudo da mesma 9

3.2. Definições: diferentes perspectivas12

4. COMPONENTES CONSTITUINTES DE QUALIDADE DE VIDA17

4.1 A componente **urbana** da qualidade de vida 19

4.1.1 Definição 19

4.1.2 Variáveis que influenciam a qualidade de vida urbana 22

Zonamento

Mobilidade e Acessibilidade

Espaços construído

Espaço público

Espaços Verdes

4.2 A componente **social** da qualidade de vida 34

4.2.1 Definição 35

4.2.2 As relações sociais como elemento fulcral: a sua evolução .. 36

4.2.3 Variáveis que influenciam a qualidade de vida social 39

Segurança

Relação de vizinhança

Equidade

4.2.4 A importância da percepção 49

5. RELAÇÃO ENTRE COMPONENTE URBANA E SOCIAL	53
5.1 Importância da ligação entre as duas componentes	53
5.1.1 Relação pessoa-espço	56
5.1.2 Relações sociais na cidade	58
5.2 Espaço urbano como promotor de comportamentos sociais	62
5.3 O papel da ação participativa no sucesso do espaço urbana	67
6. QUANTIFICAÇÃO DE QUALIDADE DE VIDA	71
6.1 Enquadramento geral	72
6.1.1 Medidas e indicadores existentes	72
6.1.2 Metodologias de quantificação de qualidade de vida	77
6.2 Enquadramento Português	80
6.2.1 Medidas e indicadores existentes	80
6.2.2 Planos urbanos como instrumento de atuação	85
7. CASO DE ESTUDO: Plano de Pormenor Eixo Urbano Luz Benfica (PPEULB)	
7.1 Enquadramento territorial	93
7.2 Enquadramento Histórico	95
7.3 Situação atual e proposta do plano	97
7.4 Inquérito	112
7.4.1 Objectivos	113
7.4.2 Caracterização da amostra	114
7.4.3 Estrutura do inquérito	115
7.4.4 Limitações do estudo	118
7.4.5 Apresentação e Análise de dados	119
7.4.6 Reflexão sobre os resultados	134
8. CONCLUSÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS	143
BIBLIOGRAFIA	147
ANEXOS	
A- Planta de Implantação PPEULB 1997	157
B - Planta de Implantação PPEULB 2014	158
APÊNDICE	
A- Inquérito	161
B- Resultados do Inquérito – Figuras	167
(Parte I)	
Questão 2. (discriminação por género: feminino)	167

Questão 2. (discriminação por género: masculino)	169
Questão 2. (discriminação por faixa etária: 0-25 anos)	171
Questão 2. (discriminação por faixa etária: 25-65 anos).....	173
Questão 2. (discriminação por faixa etária: +65 anos)	175
Questão 2.1 (discriminação por faixa etária: 0-25 anos, 25-65 anos, +65 anos)	177
(Parte II)	
Questão 4.1 (discriminação por faixa etária: 0-25 anos, 25-65 anos, +65 anos)	178
Questão 6.1 (discriminação por faixa etária: 0-25 anos, 25-65 anos, +65 anos)	179
C- Resultados do Inquérito - Tabelas	180

ÍNDICE DE FIGURAS E LISTA DE ACRÓNIMOS

	FIGURAS
Fig.1 Pirâmide de Maslow	14
Fig.2 Constraste de escala	18
Fig.4 Exemplo de publicidade como detalhe arquitectónico.....	29
Fig.5 Diferentes texturas	29
Fig.6 Rua Gonçalo de Carvalho, Portalegre, Brasil	33
Fig.7 Avenida em Pequim	42
Fig.8 Avenida em Pequim 2	42
Fig.9 Exemplo de reafecção de uma rua (antes e depois)	44
Fig.10 Exemplos de tratamento de rua	47
Fig.11 Praia de Copacabana, Brasil	48
Fig.12 Kilamba, cidade a 30Km de Luanda	54
Fig.13 Hong Kong	54
Fig.14 Nova Déli	54
Fig.15 Nova Déli 2	54
Fig.16 Cleveland	55
Fig.17 São Francisco	55
Fig.18 Brooklyn	55
Fig.19 Boston	55
Fig.20 Nova Iorque (antes e depois da intervenção)	66
Fig.21 Disciplinas relacionadas com o estudo de qualidade de vida	71
Fig.22 Destak	83
Fig.23 Quadro Síntese dos Instrumentos de Gestão Territorial	88
Fig.24 Enquadramento do PPEULB	93
Fig.25 Limite do PPEULB	94
Fig.26 Limite do Plano sob Cartografia Histórica – Silva Ponto 1911	95
Fig.27 Portas de Benfica, 1970	96
Fig.28 Estação de Benfica da CP, 1955	96
Fig.29 Área Central e Residencial a Consolidada e a Consolidar e Localização de Edificado Proposto (2014)	99

Fig.30 Comércio e Equipamentos Existentes	100
Fig.31 Equipamentos Existentes e Propostos	102
Fig.32 Hierarquia Viária e Zonas de Intervenção Propostas	104
Fig.33 Estacionamento Existente e Proposto	105
Fig.34 Rede de Transportes Públicos Existente e em Estudo	107
Fig.35 Rede Ciclável e Fluxo Pedonal	108
Fig.36 Espaços Públicos de Convívio Existentes	109
Fig.37 Espaços Verdes e Sistema Húmido	111
Fig.38 Resultados: questão 2.	120
Fig.39 Hierarquização de critérios: questão 2.1.....	123
Fig.40 Resultados Globais: questão 4.	125
Fig.41 Hierarquização de critérios: questão 4.1	129
Fig.42 Resultados Globais: questão 6.	132
Fig.43 Hierarquização de critérios: questão 6.1	133
Fig.44 Comparação de resultados: questão 3 e 7	141

LISTA DE ACRÓNIMOS

BLI Better Life Index

CCDR Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional

CML Câmara Municipal de Lisboa

DECO Associação de Defesa do Consumidor

EBA Europe Business Assembly

GDP Gross Domestic Product

PIB Produto Interno Bruto

HDI Human Development Index

HPI Happy Planet Index

INE Instituto Nacional de Estatística

ISDR Índice Sintético de Desenvolvimento Regional

LBOTU Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e de Urbanismo

OECD Organization for Economic Co-operation and Development

OCDE Organização para a Cooperação e Desenvolvimento

ONU Organização das Nações Unidas

PDM Plano Diretor Municipal

PNPOT Plano Nacional da Política de Ordenamento do Território

PP Planos de Pormenor

PPEULB Plano de Pormenor do Eixo Luz Benfica

PQLI Physical Quality of Life Index

PROT Planos Regionais de Ordenamento do Território

PU Planos de Urbanização

QV Qualidade de Vida

UBI Universidade da Beira Interior

WHR World Happiness Report

As cidades sempre foram alvo de estudos aprofundados por parte de autores de referência embora, na sua maioria, os estudos sejam desenvolvidos sob pontos de vista que apesar de considerarem aspectos sociológicos, estes raramente surgem em primeiro plano. Assim, as definições daquilo que será uma cidade atrativa muitas vezes descartam a importância do papel das pessoas no espaço e considera apenas uma cidade otimizada aquela que cumpre factores de carácter económico, morfológico, de acessibilidade e enquadramentos, muitas vezes pensados num nível distanciado da escala humana.

Deste modo, torna-se crucial numa altura em que as cidades e a população que ela engloba se encontram numa fase de forte crescimento e desenvolvimento segundo determinações económicas, incluir o ponto de vista das pessoas. Entender como provocar percepções e sensações positivas na população passa a ser o alvo das atenções.

Portanto, o tema proposto procura seguir e desenvolver este último raciocínio, que parte de uma visão que assume a cidade como algo mais que um elemento formal, um conjunto de elementos materiais/físicos (ex. escala) e também imateriais (ex. ruído, segurança, relações de vizinhança, etc.) cujo estudo, compreensão e articulação dos mesmos se torna fundamental para o alcance de uma boa qualidade de vida urbana e, consequentemente, para a transformação das cidades em outras mais adequadas às necessidades das relações humanas. Torna-se desta maneira indispensável também que, no decorrer da reflexão teórica, sejam incluídas ponderações no âmbito das Ciências Sociais, que irão sobretudo ajudar a compreender como é possível potenciar determinadas sensações e comportamentos no ser humano através do espaço que o rodeia.

Posto isto, o objectivo do trabalho é descobrir a resposta a questões como: Como vivem e se relacionam afinal as pessoas na cidade? Quais são os elementos urbanísticos que determinam uma vivência positiva? Como as intervenções de um

urbanista podem influenciar positiva ou negativamente a qualidade do habitat humano?

Ora, importante será referir que para a obtenção das respostas a estas questões não será suficiente a conexão e entendimento de conceitos desenvolvidos nos anos precedentes, por autores de renome, no campo da Arquitectura e das Ciências sociais. A introdução de uma componente participativa no decurso deste trabalho científico é uma mais-valia pois através dela será possível direccionar o estudo sobre uma população específica, a portuguesa. À vista disto, a elaboração de um inquérito será uma ferramenta significativa no que toca à obtenção de conclusões relativamente ao tema abordado.

Para concluir, o contributo do estudo deste tema está, acima de tudo, ao nível do enriquecimento do trabalho do Urbanista que, aplicando os conhecimentos adquiridos nas suas intervenções na cidade, estará um passo mais próximo das expectativas da população, podendo responder com mais facilidade e competência às necessidades de conforto das mesmas, proporcionando-lhes maior qualidade de vida.

1.2 METODOLOGIA

A presente metodologia visa permitir e facilitar o alcance dos objectivos do tema e divide-se em cinco fases principais que, em seguida, serão explicadas.

- A. A primeira instância consiste na definição do trabalho, ou seja, na explicação do tema através da delimitação dos seus objectivos e questões a serem respondidas, que neste caso se inserem no âmbito de duas disciplinas, Arquitectura e Ciências Sociais, uma vez que o intuito é descobrir como o Urbanista, através dos elementos urbanos e sociais que tem à disposição, pode intervir no território por forma a contribuir para uma melhor qualidade de vida e consequente potencialização de melhores relações no espaço. Paralelamente, surge a justificação da escolha do tema bem como a compreensão daquele que será o contributo do trabalho científico para a área onde este se insere, tendo obviamente em conta os estudos já realizados.

- B. A segunda fase corresponde à pesquisa e consulta de referências bibliográficas e casos de estudo, de autores que demonstrem interesse em abordar e fazer a ligação entre os elementos constituintes da Arquitectura/Urbanismo e as Ciências Sociais. Esta fase é fundamental, na medida em que, constrói uma base de desenvolvimento estruturada e fundamentada do tema proposto e, portanto, acompanhará todas as outras etapas de trabalho. A elaboração do estado da arte é indissociável desta fase, embora se desenvolva sobretudo no início da mesma.
- C. Na terceira fase inicia-se o desenvolvimento teórico do tema, pretende-se esclarecer e sistematizar alguns conceitos introduzidos no estado da arte como: o que significa qualidade de vida, como se estruturam as relações sociais na cidade ou quais as variáveis urbanas e sociais existentes e qual a sua ligação. É neste momento que é colocado o problema, estruturado e definido o inquérito a ser realizado que visa direccionar o estudo para a população portuguesa.
- D. Numa quarta fase o intuito é refletir de forma mais aprofundada sobre os conceitos anteriormente mencionados, através da análise de um caso de estudo e, posteriormente, da articulação desses conceitos, no referido inquérito, que sintetiza e abrange as questões levantadas. Far-se-á a apresentação e discussão dos resultados obtidos no inquérito com a finalidade de obter dados que possibilitem compreender como os urbanistas podem responder ao problema, ou seja, como podem responder às necessidades e expectativas das pessoas face ao território, mais especificamente como os urbanistas podem utilizar os elementos urbanos e sociais de forma a contribuir para o aumento da qualidade de vida na cidade e promoção das relações sociais.
- E. A quinta e última fase da dissertação consiste na elaboração de conclusões, fundamentadas por todo o trabalho de pesquisa desenvolvido e, simultaneamente, na sintetização de todos os conhecimentos adquiridos, sobretudo com o inquérito.

Qual a definição de cidade mais completa sempre foi uma questão de difícil resposta devido à complexidade de conceitos que a ela surgem associados. Existem, contudo, bastantes descrições desenvolvidas por autores (ex. Cullen (2009), Lynch (2009), Indovina (2009)) que apesar de algumas divergências na prioridade dos conceitos considerados, englobam, se pensarmos no seu conjunto, uma série de critérios, demográficos, funcionais, morfológicos, administrativos, económicos, de variedade e, por fim, sociológicos.

Assim, a cidade sempre se apresentou como um objecto de estudo cativante nos mais diversos ramos científicos embora, como de resto é evidente, na área da Arquitectura/Urbanismo o enfoque se tenha maioritariamente registado sob o ponto de vista do estudo da forma. Deste modo, a consideração do aspecto sociológico no pensamento das cidades têm-se tornado cada vez mais emergente, numa altura em que se assiste a uma forte expansão urbana e a uma tentativa de parametrização daquilo que deve ser uma cidade rentável economicamente, colocando a população fora das equações. Portanto, para entender como o urbanista pode intervir sob as componentes sociais e urbanas, por forma a melhorar a qualidade de vida, torna-se fundamental a análise dos estudos realizados por autores de referência que se ocupam do estudo do Urbanismo e das questões sociais.

Kevin Lynch é talvez um dos pioneiros no estabelecimento desta ligação necessária entre o Urbanismo e as Ciências Sociais; em *A Imagem da Cidade* (2009{1960}), o autor procura perceber como as pessoas percebem e entendem aquilo que compõe uma cidade e como esse entendimento pode influenciar o habitar na mesma. Na mesma época, por volta dos anos 70, Gordon Cullen (2009 {1971}) reflete sobre o ambiente urbano, como se deve organizar e estruturar a cidade. Sugere acima de tudo, que todos os sentidos do ser humano devem ser estimulados e para isso dá, constantemente no decorrer do seu livro, exemplos de como fazê-lo; seja através da riqueza de texturas numa cidade ou do jogar com a perspectiva para criar pontos de vista mais interessantes. Em curtas passagens

explica como quase todos os elementos urbanos se devem interligar e, por vezes, alterar para que sejam provocadas no ser humano sensações de segurança, conforto e bem-estar mas também desafiar a aventura e descoberta. O autor apresenta os adjetivos anteriores como fundamentais numa cidade equilibrada e interessante. E ainda, mais tarde, Michel Freitag (2004 {1992}), aborda a definição de cidade e explica como estas se têm modificado e, consequentemente, provocado alterações na forma como o relacionamento das pessoas com os espaços é delimitado. Por sua vez, Bill Hillier e Julienne Hanson (1984), vinculam a existência de uma ligação direta entre o espaço que o arquiteto cria e a vivência que nele se desenrola, identificando no entanto como frágeis os estudos em volta das consequências desta ligação; e ainda, Louis Wirth (2001) que procura também encontrar uma definição de cidade relacionando um conjunto de parâmetros que a compõem. Neste caso, entre outras afirmações importantes e pertinentes, o autor propõe uma teoria do urbanismo tendo em conta aspectos sociológicos. Nesta teoria são apresentados conceitos chave como: relação entre ambiente físico e relação entre pessoas, urbanismo como forma de organização social, personalidade urbana e o comportamento colectivo. Mencionando agora, Peter Hall e Ulrich Pfeiffer (2000), estes levantam questões sobre as alterações demográficas que se tem vindo a verificar por todo o mundo. Alertam para a duplicação da população mundial nas últimas décadas e consequente aumento da população residente em áreas urbanas, sobretudo em países em desenvolvimento. Ao longo de seu estudo os autores preveem as tendências de crescimento e desenvolvimento, apresentando posteriormente cenários de futuro possíveis.

Henrique Murga em *Psicologia da Arquitectura* (2005), embora se afaste um pouco do urbanismo e entre numa escala mais aproximada, faz uma ponte entre o edifício construído e as sensações do indivíduo que percorre o espaço. Este autor defende a percepção, os sentidos e a memória do lugar como aspectos fundamentais na compreensão da experiência e relação de uma pessoa com o espaço.

Sobretudo nos últimos dez anos, Jan Gehl (2010) é talvez um dos urbanistas mais influentes que dedica o seu trabalho ao estudo da cidade como habitat ideal do ser humano. O seu trabalho critica a forma atual de crescimento

das cidades e o desconhecimento das necessidades do transeunte ou, por vezes, a fácil desvalorização das mesmas. O seus estudos propõem alterações nos elementos urbanos; de entre outros, a escala dos edifícios e as formas de mobilidade, como forma de melhorar a qualidade de vida urbana.

Ainda na época atual, muitos são aqueles, de nomes menos sonantes, que se ocupam do estudo da ligação entre a arquitetura e os comportamentos sociais como motor de melhoria de qualidade de vida.

Para finalizar, podemos ainda acrescentar os fortes contributos de autores mais ligados às ciências sociais, como Edward T. Hall (1986), que atribui conhecimentos sobre a forma como lidamos com os outros num espaço comum e alerta para os riscos que podemos correr se não considerarmos a importância das diferentes relações sociais nas cidades modernas. O autor dá especial destaque ao estudo das divergências culturais. Por fim, Zygmund Bauman (2003) encara a modernização e globalização das cidades como um forte motor que leva ao desconhecimento do outro e que, por inerência, alimenta a insegurança na experiência da urbe.

3. QUALIDADE DE VIDA

3.1 IMPORTÂNCIA DO ESTUDO DA MESMA

Nos últimos anos diversas áreas científicas, a nível internacional, têm vindo cada vez mais a concentrar a sua atenção naquilo que será a qualidade de vida e todos os aspectos que esta engloba. É sobretudo uma procura daqueles que serão os factores mais determinantes para a sua compreensão e definição e do contributo destes para o sucesso das áreas em questão.

Mas a qualidade de vida nem sempre foi protagonista dos estudos das áreas científicas. Esta é uma preocupação que ganhou força sobretudo nos últimos quarenta anos, precisamente com o aumento da população mundial em cerca de 130% e consequente crescimento desmedido e exponencial da necessidade de território, serviços e modelos que sustentem a forma de vida metropolitana. O mundo atual, agora povoado por pouco mais de 7 mil milhões¹ e com perspectivas de continuar a aumentar, trouxe compreensíveis dificuldades ao nível da gestão articulada de toda esta população, de exigências, particularidades e singularidades que, por essas razões, muitas vezes impossibilita o cumprimento dos princípios base de uma vivência sustentável, nos mais diversos níveis.

Peter Hall e Ulrich Pfeiffer (2000), começam precisamente por abordar esta questão, do crescimento abrupto da população mundial desde o final do século XX e a inerente expansão urbana:

Between 2000 and 2025, according to UN projections, as the world's urban population doubles from 2.4 billion (in 1995) to 5 billion, the proportion that is urban is expected to rise from 47 per cent to over 61 per cent (UNCHS, 1996b in Hall e Pfeiffer, 2000, p.5)

Os autores defendem que, de facto, aquilo que é esperado acontecer é que a maioria da população mundial passará a viver em áreas urbanas: (...) *for the first*

¹ www.publico.pt (acedido em setembro de 2014)

time in the history of humankind, a majority of the worlds six billion people will live in cities (UNCHS, 1996b in Hall e Pfeiffer, 2000, p.5). Alertam, no entanto, para os perigos que esta situação pode trazer, sobretudo nos países em desenvolvimento, onde a taxa de crescimento de áreas urbanas é superior e mais difícil de controlar e gerir, até pela pobreza dos próprios países.

(...)less than 41 per cent of the population of the developing world live in cities. And here, the process of urbanization is still in full flood. There will be a doubling of the urban population, between 2000 and 2025, in Latin America, in Asia and in Africa – above all in Africa.” (Hall e Pfeiffer, 2000, p.5)

Assim, afirmam que é nestes países emergentes que se concentram atualmente os maiores polos urbanos, designados pelos autores por *mega-cities* e que, por consequência, se concentram também as maiores preocupações em prole de evitar um ponto de ruptura entre procura e oferta.

Todavia, os países desenvolvidos que, em alguns casos, já entraram no movimento inverso, onde a população urbana diminui, carecem também de atenção relativamente às condições de vida que são oferecidas à população e, portanto, de medidas de adaptação a estas alterações demográficas e geográficas, num mundo cada vez mais conectado e global. Porém, seja que categoria de país estivermos a falar, a questão principal será sempre procurar e encontrar uma resposta suficientemente rápida, equilibrada e eficaz a tamanhas transformações. Nesta linha, é importante compreender o porquê da inevitabilidade do surgimento de tantas novas cidades como, por exemplo, Brasília e Canberra e o desenvolvimento crescente de tantas outras, como é o caso de São Paulo ou Pequim.

Somos um mundo em expansão e a cidade é talvez o único modelo que melhor nos permite rentabilizar o território, garantir habitação, serviços e atividades em maior número e variedade e facilitar o acesso aos mesmos. Sendo que tudo isto pretende contribuir para a satisfação das mais variadas necessidades humanas, desde económicas, de saúde, entre outras, de forma relativamente rápida.

A dificuldade reside na aplicação de um modelo de cidade que não comprometa nenhuma das componentes envolvidas: social, económica, arquitectónica, entre outras. Por exemplo, uma cidade construída essencialmente em altura, extremamente densa, cumpre mais facilmente valores positivos na rentabilização do território mas provavelmente terá uma apetência maior para se tornar frágil no seu carácter social, com a possível falta de espaços públicos de convívio e lazer, que promovam a interação social e relações de vizinhança de todos os residentes e visitantes. Outro exemplo, agora de um modelo de cidade dispersa: geralmente o carro assume-se como meio de deslocação fundamental, muitas vezes por falta de acompanhamento desse crescimento por parte do sistema de transportes públicos, desta forma, riscos para a saúde, que advém da poluição e ruído, estão mais susceptíveis de surgir.

Por outras palavras, a dificuldade na escolha de modelos de cidade está, portanto, em garantir a qualidade de vida sob todos, ou pelo menos sob a maioria, dos pontos de vista - social, de saúde, económico, ambiental, entre outros. A reflexão sobre este conceito (qualidade de vida), sobretudo naquilo que toca aos urbanistas, poderá então ser uma das chaves que nos levará ao encontro de um ponto de equilíbrio entre os campos que influenciam diretamente as condições de vida do ser humano.

Assim, uma vez ganha a consciência da importância das três palavras, qualidade de vida, no bem-estar do ser humano e do benefício que o seu estudo mais aprofundado e interdisciplinar pode trazer às mais variadas sociedades, a verdade é que, de facto, esta poderá então representar uma ferramenta muito útil na condução de estratégias e planos para o sucesso, como aliás afirma El Din (2012, p.86), *The desire to improve the quality of life in a particular place or for a particular person or group is an importante focus of attention for planners.*

De forma sucinta, é neste contexto que a qualidade de vida acabou por ganhar destaque no decorrer dos anos. No fim de tantas mudanças e consequentes decisões tomadas e a tomar ainda em múltiplas áreas, como se poderá então saber se os estudos e modelos aplicados por todas elas satisfazem as necessidades humanas? Como quantificar a satisfação e contentamento do indivíduo?

Qualidade de vida surge assim como possível doutrina a ser seguida por toda e qualquer área, como a grande meta de todas as ciências.

Schoemaker et al(1990) defines QOL as individual's overall satisfaction with life” (Nasution e Zahrah, 2011, p.468). É uma tentativa clara de simplificação e compilação de diferentes objectivos de um sistema complexo, num só objetivo concorrente. O intuito é de responder às questões anteriormente colocadas através de diretrizes gerais, que sejam válidas para qualquer área, contribuindo assim para a existência de uma resposta harmoniosa e rápida entre as mesmas. Ora, neste raciocínio, a ideia geral é que se houver qualidade de vida para um individuo ou sociedade, significa que há um equilíbrio entre todas as componentes e que as necessidades humanas estão a ser respondidas corretamente. Em linguagem simplificada, o trabalho está a ser bem feito.

Porém, a redução de tantos conceitos a um só, pode constituir um risco significativo na falta de concordância e concisão. Desta maneira, o obstáculo que agora se impõe é a definição concreta e clara daquilo que *qualidade de vida* significa para que a mesma se possa quantificar e efetivamente aplicar.

O facto de suportar os contributos de várias áreas científicas, como a saúde a economia ou a arquitetura entre outras, torna o conceito extremamente complexo, mais ainda se pensarmos na subjetividade inerente à percepção de cada indivíduo face ao que o rodeia.

3.2 DEFINIÇÕES: DIFERENTES PERSPECTIVAS

Apesar das inúmeras tentativas de definição de qualidade de vida, por parte de diferentes áreas científicas, a verdade é que nunca nenhuma parece ser consensual, suficientemente completa e/ou abrangente: *Quality of life is a complex, multidimensional construct that requires multiples approaches from different theoretical perspectives (...). More than 100 definitions have been noted in the literature.*(El Din, 2012, p.87).

Em primeiro lugar, o que se denota muita das vezes é que cada ramo científico pode aplicar o conceito de qualidade de vida sob princípios que se identificam somente com a sua área de investigação, o que não é de todo errado

embora se pensarmos sob uma visão global e interdependente este facto pode, eventualmente, complicar essa ligação. Para ajudar na compreensão daquilo que anteriormente foi referido: se uma pessoa for internada num hospital, qualidade de vida para essa pessoa passará pelo retorno a uma vida considerada saudável, onde há bem-estar. Para um técnico de saúde, proporcionar qualidade de vida ao paciente, naquele momento, significa, por exemplo, realizar o tratamento com sucesso. Ora, esta premissa é válida na área da saúde mas se entrarmos no campo da arquitetura, esta não é prioritária, será substituída por outras premissas que mais se relacionam como o vocabulário arquitectónico. Da mesma maneira, se um economista descrever aquilo que para ele é a qualidade de vida, este será naturalmente parcial, tendendo para o efeito a mencionar e utilizar conceitos e noções que se relacionam diretamente com a economia e que estão no seu domínio.

Além da subjetividade consequente desta variação, resultante de diferentes grupos de profissionais, se agora centrarmos a atenção no próprio indivíduo, como elemento singular, tudo se complica mais ainda.

A designação de qualidade de vida varia também consoante os valores, necessidades e prioridades de cada um, bem como da percepção que estes têm da sua situação momentânea e de tudo o que já viveram e perceberam até a data, sendo estas percepções únicas e por vezes difíceis de decifrar e traduzir, logo complicadas de controlar: *In the ordinary everyday world, we would probably agree that quality of life means different things to different people. Its highly subjective (...).* (Adrian, 2002 in Mostafa, 2012, p.256)

Além do referido, também as próprias necessidades podem sofrer alterações e ganhar diferentes destaques, dependendo do contexto em que se encontra o indivíduo. Basta relembrar a hierarquia de necessidades desenvolvida pelo psicólogo Abraham Maslow. Mais conhecida como pirâmide de Maslow, a teoria, como o próprio nome indica, escala essas necessidades, demonstrando que se o grupo base da pirâmide não estiver satisfeito não é possível satisfazer o grupo seguinte e assim sucessivamente (Fig.1).

Num exemplo concreto da pirâmide, se uma pessoa passar fome diariamente, à partida não estará preocupada com questões de moralidade e sucesso profissional. Portanto, a sua necessidade primordial é

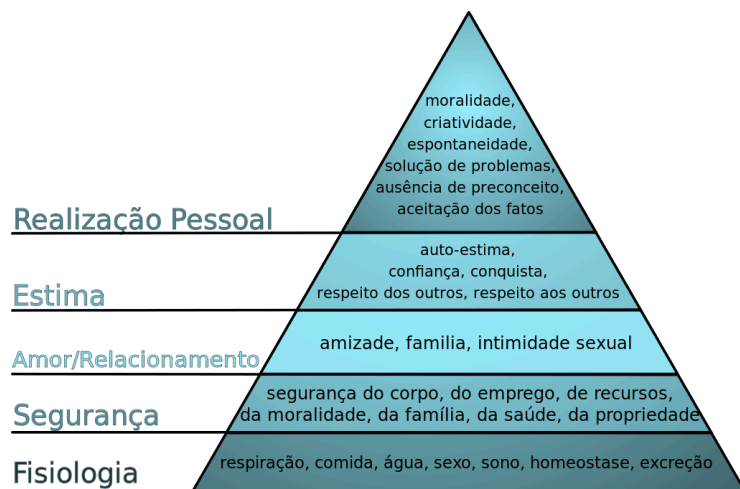


Fig.1 Pirâmide de Maslow

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Hierarquia_de_necessidades_de_Maslow#mediaviewer/File:Hierarquia_das_necessidades_de_Maslow.svg

fisiológica e enquanto esta não estiver atendida, outras necessidades acima na hierarquia não importam. Esta teoria desenvolvida por Maslow, apresenta uma forma de responder às diferentes carências do ser humano, sendo objectivo da sua aplicação essencialmente perceber o caminho a percorrer para alcançar a felicidade do indivíduo. Talvez por ser de tão simples compreensão, tem sido desde a sua criação e divulgação em meados do séc.XX, uma das ferramentas de resposta às necessidades mais utilizada.

No entanto, a aceitação geral desta teoria como possível método eficaz não a abstém de críticas que se prendem, precisamente, com a vulnerabilidade da hierarquização. Dizem os críticos, que em alguns casos o ser humano poderá estar no patamar mais alto da pirâmide não tendo preenchido um dos patamares abaixo. Para além disso, a raiz cultural pode influenciar a ordem de necessidades.

Realmente, na procura de uma definição de qualidade de vida adequada muitas contradições e subjetividades podem aparecer, tornando o consenso difícil. Qualidade de vida parece, por vezes, uma sintetização ambiciosa de um conjunto complexo de conceitos. Por essa razão, para conseguir uma simplificação daquilo que esta significa, podemos não só de voltar ao sentido literal de cada palavra como também explorar definições já existentes e encontrar elementos e conceitos comuns entre elas que nos guiem a uma definição geral. Por outro lado, aquando dentro de um grupo científico específico, decompor aquilo que qualidade de vida significa no contexto, será provavelmente mais simples e mais fácil de aplicar. O

importante é que exista sempre uma interação que gere um compromisso entre as áreas, para que as premissas aplicadas de uma área não comprometam as outras em questão. Talvez este seja o caminho mais sensato: retirar importância a uma definição global e válida para tudo e todos, que já se provou ser difícilimo de obter e focar a atenção nas definições de qualidade de vida para cada componente quer social, económica, urbana ou de saúde. Possivelmente será preciso deixar de pensar nestas definições restringidas a áreas como um obstáculo, pois poderá ser posteriormente o diálogo entre os diferentes vocabulários que irá guiar as ações de médicos, economistas e arquitetos até ao objectivo global, que é oferecer condições de vida ao ser humano.

É a aplicação de um método *bottom-up* em detrimento de um *top-down*. Se não é viável uma abstração total por parte das áreas distintas, de maneira a encontrar uma verdade universal, o percurso inverso pode funcionar. Desenvolver o conceito em cada área científica, para depois deixar que seja a relação entre estas e os pontos que as unem, a levarem-nos até ao objectivo fundamental, que é o de aumentar a qualidade de vida das pessoas é uma hipótese:

A comprehensive definition for the term quality of life (...) and research can adopt it: The quality of life is the outcome of the interaction between the social, economical, constructional, and environmental cases which affect Man (Mostafa, 2008 in Mostafa, 2012, p.257)

Neste sentido, perceber quais as componentes que se incluem naquilo que é a qualidade de vida torna-se pertinente.

4.COMONENTES CONSTITUINTES DE QUALIDADE DE VIDA

Podemos, até com alguma facilidade, perceber a variedade de dimensões que constituem aquilo que é a qualidade de vida, basta dar uma pequena atenção a algumas tentativas de definição para encontrar palavras relacionadas com áreas distintas. Veja-se o exemplo:

A concept linked to that of social well-being(...).Work on the quality of life was introduced to geographers in the 1970s in studies of territorial social indicators, wich focused on separate dimensions of collective well-being, such as income, wealth, employment, the built environment, social disorganization, social belonging, and recreation and leisure (Gregory, 2009, p.606)

E se pensarmos, ainda que superficialmente, nestas áreas mencionadas; economia, geografia, sociologia, psicologia, saúde, gestão e planeamento, entre outras, à partida não encontramos um elo comum a todas. Por exemplo, sob o senso comum, o sucesso da economia pode passar essencialmente pela obtenção de lucros e rentabilidade, a saúde pelos avanços tecnológicos e farmacêuticos e por último, a arquitetura pela divulgação e resposta eficaz ao mercado. Ora, estas conclusões precipitadas e pouco reflectidas fazem com nos desviemos do objectivo principal e mais global de tudo aquilo para o qual trabalhamos – o bem-estar do ser humano. Este sim é o vínculo indissociável de todas as áreas científicas que possamos encontrar, arriscaria dizer que pode inclusivamente ser, em alguns casos, o único ponto onde estas se cruzam verdadeiramente.

Nesta lógica, o facto de subdividirmos qualidade de vida por área de sabedoria não nos afasta de todo de um discurso coerente. Estas podem ser muitas e muito diferentes, desde a componente política, à económica, à de saúde, à urbana, entre outras, porém, todas elas se complementam e partilham o mesmo protagonista e, por isso, é a sua ação integrada que resultará numa melhoria da qualidade de vida de pessoas e sociedades: (...) *what quality of life is (...) the products of the interplay among social, health, economic and environmental*

conditions “which affect human and social development (Ontario Social Development Council in Mostafa, 2012, p. 256).

Devemos ocupar-nos então com o estudo dessa interdependência. Mas como? A verdade é que o risco de estas várias componentes entrarem em contradições é grande, mas isso só acontece quando estas não colaboram umas com as outras. Tomando o exemplo da qualidade de vida urbana, esta muitas vezes fica comprometida derivado a pressões económicas, políticas ou interesses pessoais que levam a que não haja uma inclusão de considerações sociais, quando uma participação das ciências sociais no planeamento poderia ser uma enorme mais valia. O diálogo e a troca de objectivos entre, por exemplo, um sociólogo e um urbanista é uma ação conjunta que pode ditar o sucesso de um plano e acabar com muitos dos problemas evidenciados nas cidades modernas como, por exemplo, o problema de desequilíbrio de escalas humana e das infraestruturas, identificado por Jan Gehl (2010) (Fig.2).



Fig.2 Constraste de escala

Fonte: www.flirck.com/Photos/atrovao

Se não houverem elos mais fortes e mais fracos, se houver cedências e apoio por parte dos grupos fica mais fácil estabelecer objectivos conjuntos e planos de intervenção. É uma ação participativa, uma partilha de conhecimento que alterará o rumo da nossa população.

Precisamente neste trabalho, o enfoque não vai estar no desenvolvimento teórico de todas as componentes mas sim em apenas duas: social e urbana. O propósito é entender as variáveis que integram cada uma delas e desenvolver reflexões sobre como estas se podem conectar e influenciar positivamente. Tudo isto, obviamente, com vista a contribuir para o aumento da qualidade de vida.

É nesta componente que o urbanista tem efetivamente um papel ativo na mudança da qualidade de vida urbana e posteriormente global. Através do entendimento e uso adequado das variáveis que a integram, será possível gerir melhor, ou seja, de forma sustentável as ações sob um determinado território. É, por estas razões, fundamental perceber como é que estas variáveis podem condicionar ou não o sucesso de uma operação urbanística.

4.1.1 DEFINIÇÃO

À semelhança da definição de qualidade de vida, definir qualidade de vida urbana continua a ser complexo e algo com difícil consentimento: *Urban quality of life is not a simple term that as clear on an agreed definition but is a complex concept wich might be defined by various disciplinaries* (El Din *et.al*, 2012, p.87). Decompor em primeiro lugar, os conceitos associados a qualidade de vida urbana, como proposto por El Din *et al.* no seu artigo, parece ser um método admissível.

Portanto, antes de mais, o que se entende afinal por planeamento urbano? Ora, planear um território é ditar como este se irá organizar e relacionar, utilizando o desenho como ferramenta principal. Mas, não deixa contudo, de ser uma medição de forças constante entre o próprio desenho, as políticas e os diferentes ramos científicos que conseguem interferir na condução de um plano urbano.²

Em jogo estão muitos aspectos, desde zonamento, a espaços públicos de recreio e lazer, mobilidade e acessibilidade – estes ao alcance imediato do urbanista – e outros, como a rentabilidade económica ou número de interações sociais, mais distantes do seu poder de intervenção.

Posto isto, tendo em conta o nível elevado de fragmentação que é possível atingir, torna-se perceptível que não é a atuação isolada sob qualquer um destes

² *Urban planning is a technical and political process concerned with the control of the use of land and design of the urban environment (...)*Urban planning is a branch of architecture that focuses on organizing metropolitan areas.(El Din *et al*, 2012, p. 88)

aspectos que nos guiará ao sucesso de uma intervenção mas sim as dinâmicas que se criam entrem eles, um vez que cada um deles representa uma ínfima parte daquilo que influencia a qualidade de vida, em termos gerais.

O papel do urbanista passa assim por certificar dois níveis de interação. Em primeiro lugar, terá de garantir que trabalha as diferentes variáveis urbanísticas, mencionadas anteriormente, de forma a que estas não se condicionem mas sim que se complementem, numa ligação consonante. E, simultaneamente, deve tomar em conta os princípios de outras áreas que possam enriquecer o seu trabalho, como nos interessa, o caso das ciências sociais. Este segundo nível é talvez o mais fragilizado dado que implica um diálogo entre áreas distintas, podendo levar a situações de conflito e contradição.

A atenção do urbanista deve assim estar sob as *inter-relações* dos elementos urbanos ao seu dispor e ainda sob as *intra-relações* entre as diferentes componentes de qualidade de vida.

Neste sentido, qualidade de vida urbana, será a satisfação da população afecta ao plano urbano, sendo que o plano urbano é toda uma gestão interna dos recursos urbanos (mobilidade, acessibilidade, densidade, etc.) mas não só. Isto pode não bastar para que um sujeito admita a qualidade de vida como uma realidade. Numa racionalização mais profunda, é necessário que as restantes componentes (social, económica, de saúde, etc.), ou pelo menos a sua maioria, estejam a ser respeitadas e estejam também em consonância com a componente urbana. Por outras palavras, por mais que o urbanista cumpra com distinção estratégias de planeamento, se este não incluir preocupações sociais, políticas ou até económicas o descontentamento da população será o resultado mais esperado, logo qualidade de vida urbana fica um passo mais distante³. Então como é que tudo se deve proceder para que atinjam qualidade de vida urbana?

É praticamente impossível separar a qualidade de vida urbana de aspectos não tão urbanos. Por exemplo, numa cidade coesa e diversificada, com espaços públicos e recreativos, onde se admite o sucesso de um plano de intervenção,

³ *Improving quality of life in cities is (...) the human satisfaction with different urban attributes (...) as well as social attributes such as (...) in order to meet the diversity of needs and expectations* (El Din et al, 2012, p.88)

admite-se também que à partida não existem problemas de integração social, discriminação ou equidade de oportunidades, caso contrário o plano aplicado seria considerado um fracasso. Assim, será que nos estamos a contradizer? Será que cumprir com as variáveis urbanas e assim com o alcance de qualidade de vida urbana, implica desde logo cumprir com questões de outras áreas? É, de facto difícil de dissociar os diferentes universos. Na verdade, não parece uma contradição, o urbanista deve sim garantir que as variáveis urbanísticas sejam bem aplicadas sendo que, para que isso aconteça, a determinado momento deve haver inclusão de preocupações de outras temáticas. Neste caso, as *intra-relações* das diferentes componentes são feitas dentro de cada variável urbana e, posteriormente, as *inter-relações* entre essas variáveis determinam a qualidade de vida urbana.

Vejamos, quando nos ocupamos com o posicionamento de um tipo de habitação num espaço da cidade, devemos de imediato considerar também as implicações sociais, da mesma forma que se criamos uma rede de transportes devemos assegurar-nos de que as várias classes sociais conseguem aceder à oferta de forma justa. Isto são exemplos de *intra-relações*, isto é, neste caso, a inclusão de preocupações da componente social na componente urbana. Contudo, como anteriormente explicado, cada variável individualmente não chega para surtir efeitos significativos no alcance de qualidade de vida urbana. Faltam as *inter-relações*, ou seja, garantir o equilíbrio e coerência entre os elementos urbanos.

Teremos, portanto, de conhecer cada um desses elementos urbanos para percebermos como estes funcionam, aquilo que implicam e como devem ser manipulados em proveito de obtermos qualidade de vida urbana.

4.1.2 VARIÁVEIS URBANAS QUE INFLUENCIAM A QUALIDADE DE VIDA URBANA

As variáveis urbanas são o conjunto de elementos urbanos que constituem os instrumentos de trabalho dos urbanistas. É através destas variáveis que o urbanista conceptualiza e põe em prática as intervenções no território. Assim, quanto maior o entendimento acerca das mesmas, à partida, mais bem sucedidas serão as estratégias definidas, logo maior a probabilidade aumentar a qualidade de vida urbana.

ZONAMENTO O zonamento urbano é uma das ferramentas que se encontra ao dispor do urbanista e que provavelmente torna mais previsível o percurso de desenvolvimento e crescimento de uma cidade.

Numa curta visita a um dicionário da língua Portuguesa⁴, descobrimos que zoneamento consiste no ato de zonar, isto é, no ato de dividir, distribuir ou agrupar por zonas. O que torna este conceito facilmente aplicável a muitas ciências, mas se a este conceito acrescentarmos a palavra urbano, então estamos a falar da organização do solo urbano, este último que, de acordo com o Plano Diretor Municipal de Lisboa (2012), corresponde à totalidade do território urbanizado⁵.

Posto isto, zonamento urbano é efetivamente o ato de categorizar e classificar os usos que vão ser dados a todo o espaço classificado como solo urbano; no caso de Lisboa, a totalidade do município. Sendo que essas classes de usos, ainda segundo o Plano Diretor Municipal de Lisboa (PDM), podem ser divididos maioritariamente por: uso de cariz comercial, industrial, de serviços, equipamento, verde, de produção agrícola, turismo e, por fim, uso habitacional.

Assim, a escolha da localização e morfologia destas diferentes zonas irá demarcar o fluxo populacional, isto é, irá determinar toda a dinâmica da cidade

⁴ *Dicionário da Língua Portuguesa da Porto Editora*, disponível em www.infopedia.pt

⁵ *O solo urbano é constituído na sua globalidade por terrenos urbanizados e inclui os solos afetos à estrutura ecológica municipal necessários ao equilíbrio do espaço urbano* (PDM, 2012, Artº9, p.30279)

em causa. Sendo assim, o zonamento por si só adquire um peso importante na deliberação daquele que queremos que seja o modelo de desenvolvimento de uma dada cidade. Obviamente que, posteriormente, outras variáveis poderão contribuir ou não para uma linha de crescimento (ex. rede de transportes ou economia).

Muitos são os modelos teóricos de cidade, com base na relação entre os usos do solo. Desenvolvidos por autores como, Burgess (1925), Hoyt (1939), Harris e Ullman (1945), Weber (1962), Harris (1997) ou Alonso (1964)⁶ esse modelos procuram padronizar diferentes estruturas urbanas por forma a compreender as suas forças ativas e nomear os pontos que podem contribuir ou desincentivar o desenvolvimento sustentável de uma cidade.

Como em tudo, todos os modelos têm os seus pontos fortes e fraquezas, mas talvez um dos mais conhecidos e que mais se identifica com as cidades modernas é o modelo económico de Alonso, que traduz claramente um modelo de cidade definido pela constante medição de forças entre as diferentes atividades e questões económicas. Segundo o urbanista e economista, o seu modelo estará em equilíbrio quando o somatório dos transportes, alojamento e restante consumo for igual ao total de rendimento. Isto é, para um dado rendimento, se for gasto mais dinheiro em transportes será necessário baixar o preço do alojamento e/ou dos restantes consumos, de maneira a que, o equilíbrio esteja garantido. Contudo, é importante referir que a definição do seu modelo coloca a acessibilidade, ou seja, a rede de transportes, como critério determinante na estruturação urbana. Alonso, associa o centro da cidade à zona de maior acessibilidade, e sendo o centro o local mais fácil de aceder será, consequentemente o mais procurado, resultando tudo isto numa valorização desse território que fará com que o preço do mesmo aumente.

Posto isto, só as atividades com maior capacidade para sustentar tais preços poderão posicionar-se no centro, ou seja, as estas irão posicionar-se ou não no centro dependendo da sua capacidade de rendimento. Será, portanto, esse um local para atividades que melhor rentabilizam o espaço que ocupam, como por exemplo, as atividades do sector terciário, pois ao abrangerem um público mais

⁶ Informação adquirida através da disciplina Geografia Urbana, FAUL

numeroso necessitam mais dessa exposição central e suportam melhor os custos do solo. Por outro lado, a indústria deverá afastar-se do centro, uma vez que, precisa de muito mais área e, portanto, tira vantagem em zonas em que o preço do solo é mais baixo.

Neste seguimento uma simples alteração na rede de transportes pode alterar toda a dinâmica de uma cidade, que se pode tornar mais concentrada ou mais dispersa, ou o inverso também será válido, uma alteração na disponibilidade a pagar por parte das diversas atividades e toda a estrutura dos usos do solo sofre transformações modificando as deslocações da população.

Assim, a importância do zonamento verifica-se também, na medida em que, define os fluxos e ritmos dos transeuntes, ou seja, a forma como as pessoas se irão movimentar no quotidiano para satisfazer as suas necessidades e vontades.

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE No que diz respeito a acessibilidade e mobilidade há que salientar que estes são dois termos que afectam e quantificam a eficiência da rede de transportes das várias cidades. O seu estudo ganha assim relevância quando o intuito é entender se a população de uma determinada área estará ou não satisfeita com a forma das ligações geradas entre atividades, pontos, entre lugares.

O primeiro conceito, acessibilidade, no contexto do planeamento urbano, consiste na facilidade de aceder a um lugar/sítio e, por isso, depende em grande parte da oferta de transportes e redes que, precisamente, possibilitam ou incapacitam as deslocações. Mas acessibilidade é uma noção mais complicada do que aparenta.

Em primeiro lugar, pode ser analisada sob a perspectiva do indivíduo, em que esta aumentará segundo um crescente número de possibilidades e alternativas de deslocação que se colocam ao dispor do mesmo. Em segundo, poderá ser também entendida sob a perspectiva do próprio lugar, em que o seu sucesso depende da facilidade de acesso ao lugar em questão a partir das diversas localizações (Marques da Costa, 2007).

De qualquer modo, acessibilidade prende-se sempre com a determinação da facilidade de movimentação entre dois pontos, que se pode alterar de acordo

com a existência de mais ou menos infraestruturas, da quantidade de tráfego e congestionamento, de questões relativas aos transportes públicos como o itinerário destes, os horários e até mesmo a sua capacidade e, por último, com as possibilidades económicas. Todos estes factores são mais ou menos quantificáveis e podem interferir com a acessibilidade no sentido em que podem aumentar ou diminuir a oferta de hipóteses de deslocação, logo a facilidade com que alguém vai do ponto A ao ponto B.

Mas como se pode quantificar a acessibilidade? Esta poderá ser determinada através de índices que englobam aspectos como o número de possibilidades disponíveis, distâncias mensuráveis, factores temporais, por exemplo, tempo de deslocação; normalmente, os mais valorizados numa sociedade onde cada vez mais as 24h disponíveis tendem a não ser suficientes para todas as tarefas diárias ou factores económicos como, por exemplo, os custos de deslocação.

No caso da medição e avaliação da acessibilidade de um lugar, a divisão entre acessibilidade de transportes individuais e de transportes públicos é também muitas vezes considerada, pois evita generalizações que nos podem induzir em erro. Por exemplo, uma área pode ser acessível a automóveis e, portanto, acessível aqueles que tem possibilidade de se deslocar neste modo de transporte e, simultaneamente, ser muito débil em termos de acesso de transportes públicos condicionando, como consequência, a deslocação daqueles cujo esta é a única opção viável⁷. Calcular a acessibilidade de forma plausível pode tornar-se uma ação intrincada; é preciso prestar atenção a sua complexidade, clarificar os critérios e o pontos de vista sob os quais se está a realizar a análise. Mas, este conceito não é suficiente para avaliar a eficácia da rede de transportes.

O próximo, mobilidade, complementa o anterior, e a sua definição e avaliação e medição é mais simples. Mobilidade é a concretização da acessibilidade. São os movimentos ou deslocações que as pessoas fazem numa área e num certo tempo, e inclui ainda a forma como o fazem, isto é, que meio de

⁷ (TDM Encyclopedia, Accessibility – Evaluating People's To Reach Desired Goods, Services And Activities, 2010)

deslocação utilizam. Assim, a maneira de contabilizar os valores de mobilidade passa pelo cálculo do número de deslocações de um indivíduo, num espaço de tempo. Neste caso, o perfil do indivíduo é significativo na medida em que é pertinente perceber quais as opções de movimentação disponíveis, as condicionantes físicas e económicas que fazem alguém optar por uma hipótese face as outras (Marques da Costa, 2007). Portanto, estamos desde logo a estabelecer uma relação entre mobilidade e acessibilidade.

De facto, é importante citar, que estes dois termos estão vinculados, podendo afectar-se mutuamente em graus de relevância diferentes. Por exemplo, se for realizada uma alteração no sistema de transportes introduzindo-se um novo percurso de autocarro, estamos imediatamente a aumentar a acessibilidade porque criamos uma nova opção. No que toca à mobilidade esta poderá ou não ser alterada, normalmente sim, mas depende se o novo percurso facilita a deslocação de determinados indivíduos ao ponto destes alterarem a sua forma de deslocação entre dois pontos. Num outro exemplo, um aumento no preço do passe dos transportes colectivos altera a acessibilidade, pois reduz a oferta para um grupo de pessoas e portanto, acaba por impulsionar uma mudança nas deslocações feitas por estes. Por outro lado, no caso de um indivíduo mudar de residência, há uma alteração na mobilidade mas não na acessibilidade. Na maioria das situações, transformações na acessibilidade têm mais impacto sobre a eficiência de um sistema de transportes.

Posto isto, é fácil compreender que a forma como intervimos sobre estas duas componentes, as decisões tomadas pelo conjunto de entidades responsáveis (desde urbanistas, políticos, etc.) face as mesmas, determina como toda a população habita numa área, ou seja, que lugares frequenta, com quem frequenta e de que actividades usufrui⁸. Aliás, a atuação sobre a acessibilidade e a mobilidade pode impulsionar ou despromover a exclusão social, consoante as condicionantes

⁸ *The relative degree of accessibility effects where you go, what you do, who you know, your household costs, and your opportunities for education, employment and recreation. Accessibility can affect the types of business, property values and economic development that occurs in an area* (TDM Encyclopedia, Accessibility – Evaluating People's To Reach Desired Goods, Services And Activities, 2010, p.2)

que se colocam a certos grupos sociais, através da prioridade que é dada aos diferentes modos de transportes (individuais ou colectivos) e aos preços tabelados para diferentes utilizadores (ex. idosos). Portanto, a eficácia da atuação sobre a acessibilidade e/ou mobilidade não depende apenas do estudo isolado dos dois conceitos. Um estudo integrado entre vários conceitos torna-se uma vez mais, o melhor percurso para o sucesso. Além das preocupações sociais e decisões políticas, ainda no seio urbano, podemos encontrar conceitos que também têm uma influência enorme nestas componentes (acessibilidade/mobilidade), um deles, talvez o mais relevante, será o zonamento ou uso do solo.

Assistimos nos dias de hoje, a uma tendência para o uso expansivo do solo, ou seja, a uma tendência para aceitarmos percorrer distâncias maiores quando nos deslocamos, porque temos meios que possibilitam fazê-lo fácil e rapidamente, sem que o tempo de deslocação seja diretamente proporcional à distância. Assim, a atratividade do automóvel aumenta e os transportes públicos passam, cada vez mais para segundo plano, dado ser mais complicado a rede conseguir acompanhar eficazmente o crescimento descentralizado de uma cidade.

A escolha desta opção, cidades descentralizadas, com crescimento de áreas periféricas, na maioria das vezes deve-se a questões económicas. Importante é perceber que ao incentivarmos a aplicação de uma organização espacial deste tipo, sem incorporarmos uma rede de transportes variada e concisa estamos constantemente na iminência de tornar o automóvel o protagonista e, assim, inibir o acesso a uma grande margem da população, que fica sem hipóteses de escolha. Esta situação terá obviamente consequências sociais e ambientais, na medida em que, exclui determinada população e, mesmo no caso dos que, por exemplo, habitam em áreas periféricas residenciais, distancia-os de potenciais relações de vizinhança e convivência.

Tudo isto para reforçar a atenção que é imprescindível dar ao vínculo que existe entre os usos do solo e os transportes, neste caso, representados pelo estudo da acessibilidade e/ou mobilidade. São dois dos conceitos que devem ser estudados em conjunto pois afectam-se mutuamente, podendo ambos contribuir fortemente para o sucesso ou insucesso um do outro e, posteriormente, para o obtenção ou não de qualidade de vida urbana.

ESPAÇO CONSTRUÍDO Espaço construído é todo o espaço que é físico e palpável. No contexto urbano, estamos assim a referir à componente formal de uma cidade, ou melhor, à sua Arquitetura e a todo o conjunto de elementos que a organiza, define e delimita. No grupo estão portanto incluídos todos os edifícios enquanto volumes, mas também enquanto elementos bidimensionais, se estivermos a trabalhar sob as fachadas. Além dos edifícios em si, também os pontos de iluminação, bancos, muros, canteiros, enfim, todo o mobiliário urbano entra no grupo.

Cullen (2009), foi talvez um dos autores mais hábeis, na reflexão profunda sobre o espaço construído e transmissão de ideias sob como podemos e devemos nos relacionar com o mesmo. Cullen, nomeia e clarifica tudo aquilo que pode servir de ferramenta para tornar uma cidade mais apelativa e coerente e, conseqüentemente, melhor para se experienciar. A atenção de arquitetos e urbanistas, além de estar nos elementos de maior impacto imediato (por exemplo, escala) deve estar simultaneamente sob todos os pormenores, quer estejamos a falar da conservação de uma fachada em termos globais ou do letreiro que se coloca no comércio do rés do chão desse edifício, quer seja na articulação de diferentes pavimentos ou na ornamentação de uma forma singular. O arquiteto e urbanista deve procurar utilizar todos os elementos físicos ao seu dispor, até ao mais ínfimo detalhe, que à partida não teria importância mas que depois no geral contribui fortemente para a criação de uma paisagem que estimula a totalidade dos nossos sentidos e que nos impulsiona a percorrer ou parar no espaço, suscita curiosidade e necessidade de descoberta; sentimentos que o autor considera fundamentais se estivermos a falar de um caso de sucesso (Fig.4 e 5).

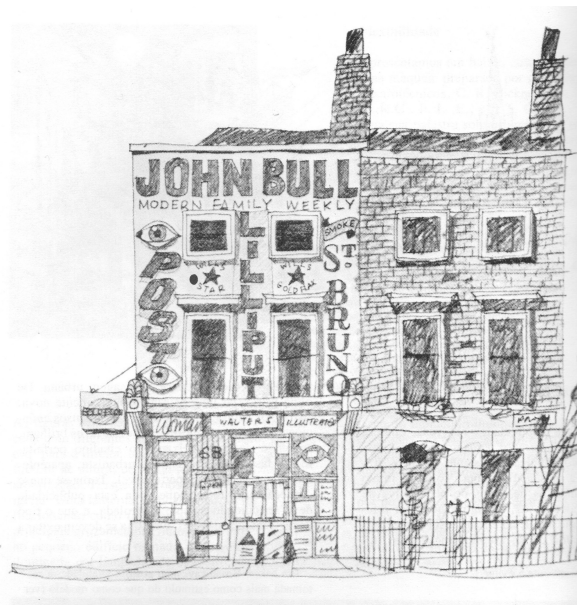


Fig.4 Exemplo de publicidade como detalhe arquitectónico

Fonte: Cullen, 2009, p. 87



Fig.5 Diferentes texturas

Fonte: Cullen, 2009, p.122

Por conseguinte, há um enorme conjunto de recursos que contribuem para a qualificação ou não de um certo espaço, que depois irá afectar a qualidade da vivência urbana.

Mas o paradoxo é que esta *arte da paisagem urbana*, como diz Gordon Cullen, na verdade não vive apenas daquilo que é material. Não existem cheios sem vazios; portanto, a partir daqui a dimensão do vazio e aquilo que não é mensurável, como por exemplo, a luz e os contrastes, também entram involuntariamente no que é considerado como espaço construído, influenciando-o.

No final, o trabalho realizado sobre cada um dos detalhes deve revelar-se e numa imagem de cidade de qualidade, isto é, uma imagem que nos transmita bem-estar e segurança mas que também desperte sensações empolgantes; ideia que Kevin Lynch (2009) também transmitiu no seu trabalho.

ESPAÇO PÚBLICO O espaço público é por si só detentor de alguma complexidade e insere-se também ele no grupo do espaço construído, como um dos elementos que mais atrai a atenção dos estudiosos envolvidos ou não diretamente com a área científica.

Há muito tempo que o espaço público vem a ser estudado, analisado e valorizado, quer sob o ponto de vista da sua morfologia como da sua apetência

para impulsionar determinados comportamentos sociais. Basta recuar ao tempo dos Romanos e dos Gregos onde o *Fórum* ou a *Ágora* ocupavam um lugar de destaque na malha urbana, representando um marco importantíssimo da cidade, palco das mais diversas atividades económicas, políticas e sociais (Kurniawati, 2011) ou basta um curto olhar sob trabalhos de certos arquitetos como Gordon Cullen (2009), Kevin Lynch (2009) ou mais recentemente, Jan Gehl (2010) e até mesmo trabalhos de sociólogos como Edward T. Hall (1986) para comprovar isso mesmo, isto já para não falar nas centenas de artigos disponíveis sobre esta matéria.

Naturalmente, com o crescimento abrupto das cidades em número e escala, assim como, o crescente domínio da tecnologia nos últimos anos, o tema voltou a estar na ribalta. A falta de comunicação e interação do ser humano tem vindo a ser comprometida, quer pela correria quotidiana ou simplesmente pela inexistência de espaços e mecanismos adequados que estimulem o diálogo e convivência, a verdade é que este é hoje um dos maiores desafios que enfrentamos. Portanto, tudo o que possa ser trabalhado no sentido de contornar o problema tem merecido a atenção das mais variadas áreas.

Por isso, é deveras difícil pensarmos sobre o espaço público apenas tendo em conta as suas características formais. Obviamente, o trabalho do arquiteto enquanto desenhador do espaço é defini-lo e dimensioná-lo; enfim, trabalhar as proporções e materialidade de um lugar. Esse é um trabalho crucial que pode desde logo encaminhar um espaço para o sucesso ou insucesso no campo da qualificação urbana mas também, involuntária ou voluntariamente, no campo das relações sociais. Por outras palavras, o espaço público é mensurável e controlável pelo seu carácter formal podendo, por essa razão, ser depois definido como espaço de qualidade arquitectónica ou não, mas o seu objectivo é também conseguir que além dessa qualificação *material*, a manipulação dos seus traços provoque benefícios sob o bem-estar da população, promovendo conforto, segurança e a interação e integração social (Nasution *et.al*, 2011).

Podemos com alguma facilidade determinar concretamente o que é o espaço público. As definições existentes não variam muito, apenas existem autores que dão mais ou menos ênfase ao seu papel social. Em suma, espaço

público é todo o espaço que é acessível a todos. Neste contexto, podemos estar a falar de uma esplanada, de uma praça ou de uma rua qualquer. O seu sucesso, dependerá da manipulação dos elementos urbanos e da capacidade desse espaço em criar um habitat benéfico ao nível social.

Por conseguinte, os espaços públicos são uma componente fundamental das cidades pois representam lugares de socialização e interação e ao mesmo tempo a sua qualidade é uma medida de qualidade de vida urbana⁹.

Assim sendo, os espaços públicos são uma das variáveis mais completas e importantes quando intervimos numa cidade com o objectivo de aumentar a qualidade de vida.

Como foi referido em capítulos anteriores, esta é uma variável que pode e deve ser articulada com outras questões de outras áreas, neste caso, questões sociais e que, *à posteriori*, numa associação a outras variáveis urbanas, irá de facto contribuir para o aumento da qualidade de vida social e urbana e, por fim, a um enriquecimento da qualidade de vida em termos gerais; é a aplicação daquilo que foi anteriormente mencionado, adoptar um sistema que vá das partes ao todo, pois como dizia Gordon Cullen, *é mais difícil lutar por um princípio geral do que defender casos particulares* (Cullen, 2009, p.17).

A forma como as variáveis urbanas-sociais e urbanas-urbanas podem interagir entre elas será abordado mais adiante; por agora, importa a interiorização do significado de espaços públicos e também, a compreensão do papel que esta variável pode representar quando a meta é obter qualidade de vida.

ESPAÇOS VERDES Se nos deixarmos guiar pelo PDM de Lisboa (2012) podemos considerar espaços verdes essencialmente de duas maneiras: como um todo; enquadrados na estrutura ecológica do Município apenas com uma separação de três grupos os quais são os, espaços verdes, espaços verdes de enquadramento a áreas edificadas e, por último, logradouros verdes permeáveis a preservar. Por outro lado, na segunda opção esta variável surge mais decomposta

⁹ *Public spaces are a fundamental feature of cities. They represent sites of sociability and face-to-face interaction, and at the same time their quality is commonly perceived to be a measure of quality of urban life (...).* (Cattel, Vicky et.al, 2008, p.544)

em vários conjuntos diferentes e neste caso já será necessário focarmo-nos na planta que aborda a qualificação do território/usos do solo. Assim, neste segundo caso, espaços verdes estão divididos em dois grandes grupos – espaços consolidados e a consolidar- e depois são novamente alvo de divisão entre: espaços verdes de recreio e produção, espaços verdes de proteção e conservação, espaços verdes de enquadramento a infraestruturas e espaços verdes ribeirinhos.

Estes são portanto, as divisões aceites legalmente e a partir das quais o urbanista atua. Mas, apesar destas diretrizes serem fundamentais para manter uma coerência e equilíbrio nas transformações do território e além disso, serem o guia para corresponder a exigências ambientais, económicas e até políticas impostas por uma escala muito mais abrangente, a verdade é que, mais uma vez e sem surpresas, a efetivação das regras é feita depois de baixo para cima, a uma escala muito mais pequena e com muito mais detalhe.

Já não estamos só a falar do grande parque da cidade que se insere na perfeição na estrutura ecológica mas, nesta escala aproximada, estamos sim a falar da escolha entre colocar ou não arvoredo numa determinada rua. Aqui, francamente, o urbanista dispõe de uma liberdade maior na decisão. Podem até ser julgadas como pequenas decisões de *design* mas são de uma relevância significativa pois é preciso ter em conta que é nesta escala local que o ser humano, habita, ouve, sente, vê e toca. É nela que o ser humano contacta diretamente com todo o plano que foi sendo aplicado. São esses últimos pormenores que vão ser o culminar de todo um longo processo e que podem determinar o contributo positivo ou negativo de um exato lugar.

O impacto que os espaços verdes podem causar numa cidade tem também ultimamente sido um tema bastante desenvolvido, sobretudo nas últimas décadas, onde a inclusão desses espaços nas grandes metrópoles foi de alguma forma esquecida e desvalorizada, muitas vezes pela falta de rentabilidade económica associada.

Atualmente, como consequência muito provável dessa carência que se acredita poder ter efeitos negativos, estamos mais conscientes das mais valias que um espaço verde pode trazer; por exemplo, ao nível estético, basta apenas e por mera curiosidade, escrever num motor de busca *Rua mais bonita do mundo* para

encontrarmos como resultado várias imagens de ruas onde o arvoredo é o elemento mais marcante (Fig.6). Mas também, quer ao nível da saúde, sendo espaços detentores de efeitos terapêuticos, que sugerem calma e conforto ou quer



Fig.6 Rua Gonçalo de Carvalho, Portalegre, Brasil

Fonte: www.arrobazona.com/rua-mais-bonita-do-mundo/

ao nível social, enquanto espaços que criam oportunidades de convívio e interação.

Cattell *et.al* (2008), vão ao encontro desta afirmação referindo que, muitas são as discussões em torno dos efeitos positivos que os espaços verdes, enquanto espaços públicos, podem exercer sobre a saúde física e emocional das pessoas¹⁰. Vários são então os estudos que procuram comprovar o contributo dos espaços verdes urbanos para os diferentes níveis (estéticos, saúde, social). Veja-se como exemplo, o estudo desenvolvido por Mohd Hisyam Rasidei *et al.* em 2012, apresentado na *ASIA Pacific International Conference on Environment-Behaviour Studies*, que analisa a forma como o *design* dos espaços verdes urbanos pode afectar as interações sociais dos residentes. O grupo revela que os espaços verdes urbanos podem ser espaços inclusivos e podem ser vistos como espaços possivelmente favoráveis na estimulação das interações sociais, que na comunidade moderna são cada vez mais raras, especialmente entre estranhos¹¹.

¹⁰ “Cleaner Safer Greener” agendas acknowledge the role that green spaces play in delivering physical and emotional health. (DTLR, 2002 in Cattell *et.al*, 2007, p.550)

¹¹ Prior research demonstrates urban green spaces could be inclusive spaces. They could be seen as possible favourable spaces for stimulating social interaction. However modern community these days does not have many intensive social interactions with strangers. (Rasidi *et al*, 2012, pg. 465)

Considerando esta premissa, de que os espaços verdes podem ser motor de interação social, desenvolveram um estudo baseado na relação de um conjunto de pessoas com este tipo de espaços, traduzindo-a em estatísticas e mapas comportamentais que nos mostram como diferentes composições de espaços verdes provocam diferentes preferências, padrões de uso e comportamentos sociais.

De entre as várias conclusões inerentes aos mapas comportamentais, uma delas, comum às duas áreas verdes distintas em estudo, *Bukit Indah Town Park* (Indonésia) e *MutiaraRini Urban Forest* (Malásia), foi o facto das zonas de vegetação mais densa, serem as menos favoritas. Concluíram ainda que as razões que levam a este resultado é que as zonas verdes mais densas são espaços considerados inseguros pela fraca visibilidade que oferecem, causando insegurança. De facto, este estudo vem ao encontro daquilo que foi anteriormente mencionado; os espaços verdes são uma variável fundamental para o bem-estar do ser humano, que merece, por isso, a devida atenção. Além disso, torna-se incontestável o contributo de análises como a de Rasidi *et al* (2012), sobretudo para os urbanistas, que podem utilizar as pistas fornecidas para atuar e desenhar o espaço de forma mais adequada e de maior qualidade, respondendo às necessidades dos locais.

Os espaços verdes representam assim uma ferramenta essencial no contributo para a qualidade de vida urbana e, portanto, uma vez mais, a integração desta variável com as restantes variáveis urbanas e também as sociais, é um caminho exequível para alcançar qualidade de vida.

4.2 A COMPONENTE SOCIAL DA QUALIDADE DE VIDA

Esta é, provavelmente, a componente mais difícil de dissociar de todas as outras. Em qualquer área desde a economia, à saúde e urbanismo existem sempre preocupações sociais, simplesmente se pode optar por ignorá-las ou inclui-las no processo decisivo. Sendo assim, essas preocupações podem relacionar-se com questões de segurança, conforto, desigualdades, entre outras, por outros termos, com as variáveis da componente social de qualidade de vida. Por esta razão, se

torna tão emergente a compreensão dessas variáveis e a existência, de uma relação de interajuda entre as mesmas e as dos restantes grupos científicos, que constituem a qualidade de vida. Neste caso particular, entre as variáveis sociais e urbanas.

4.2.1 DEFINIÇÃO

A componente social de qualidade de vida parte do estudo das relações sociais através de diversas variáveis, que podem melhorá-las ou prejudica-las. Com efeito, as relações sociais são os alicerces para o bem-estar de um indivíduo ou de uma comunidade. Elas são a base de toda a nossa sociedade e, portanto, problemas que surgem neste campo tem imediatamente repercussões muito extensas também noutras áreas. Do lado inverso, se uma outra área científica interferir no bom funcionamento de qualquer variável da componente social, está a comprometer o sucesso das suas decisões.

Considerando um exemplo básico, se numa cidade for delimitado pelo urbanista a localização completamente isolada de um bairro social, então estar-se-á a promover a diferenciação de classes sociais que muito possivelmente gerará problemas de inclusão que como consequência levará a um enfraquecimento das relações entre toda a comunidade citadina.

Neste caso é a componente urbana a prejudicar a social, quando na realidade deveriam funcionar em conjunto, de maneira a prevenir estas situações que em nada ajudam a obter uma vivência com qualidade. Portanto, definir aquilo que é e significa a componente social de qualidade de vida não é tão complicado como inicialmente poderia parecer.

Esta dimensão social é aquela que, através do estudo das noções que lhes estão associadas, segurança, conforto, relação de vizinhança, equidade (etc.), mais conhecimentos nos dá acerca das formas de raciocínio e ação do ser humano. Fornece assim, pistas valiosas sobre aquilo que deveremos buscar, para garantirmos relações sociais positivas e, por inerência, o bem-estar de uma população.

Posto isto, adiante o objetivo é compreender como tem vindo a evoluir, em termos de tipo e importância, o objecto de estudo da componente social de qualidade de vida: as relações sociais. E, em seguida, definir e analisar quais as determinantes que são a base dessas relações.

4.2.2 AS RELAÇÕES SOCIAIS COMO ELEMENTO FULCRAL: A SUA EVOLUÇÃO

Com o tempo e acontecimentos que marcaram a história do Homem, as relações sociais têm vindo a sofrer alterações, mais ou menos significativas, embora, o seu carácter necessário ao bem-estar das sociedades se tenha mantido constante.

Se recuarmos à pré-história existe um momento de significativa mudança na forma como os seres humanos se encaram uns aos outros; a revolução neolítica. Esta é a altura em que o Homem deixa de ser nómada e se torna sedentário. Com esta alteração, entre as muitas mudanças que acabariam por determinar o percurso da evolução do ser humano (como por exemplo, a descoberta do fogo e de técnicas agrícolas), dão-se os primeiros passos na comunicação entre sujeitos, que passa a funcionar como alicerce fundamental para o funcionamento eficaz de um grupo de indivíduos. É, portanto, neste momento, com as necessidades de organização social, com a criação de clãs para melhor distribuição das tarefas, que as relações sociais assumem o papel de protagonista pela primeira vez.

De facto, esta modificação na forma de vida do ser humano permitiu que este aprendesse a coabitar e estabelecer relações sociais sólidas que lhe garantissem assim o funcionamento harmonioso e eficaz do meio onde habita e também o aproveitamento máximo dos recursos do território, que passava a ser delimitado. Criam-se assim as primeiras noções de sociedade e ainda de cidade. A partir deste ponto, a verdade é que o ser humano passou a ser dependente da vida em comunidade e até hoje isso permaneceu inalterado. No entanto, isto não quer dizer que as formas de relacionamento dentro das sociedades se tenham mantido estáticas. Obviamente, muitos foram os acontecimentos históricos e permanentes

adaptações aos mesmos, que fizeram com que a maneira como nos relacionamos se fosse modificando.

Por exemplo, a revolução industrial com o desenvolvimento de novas técnicas de construção e ferramentas e produção em série, gerou um enorme crescimento das cidades. Verificou-se um aumento do êxodo rural, uma vez que as pessoas corriam atrás de oportunidades de sustento e oferta de melhores condições de vida. Assim, a mudança ao nível das relações sociais passa exatamente por aqui, dado que muitos trocaram o ambiente pessoal, conhecido e familiarizado do meio rural, por aquilo que, segundo Bauman (2003), caracteriza uma cidade: anonimato, desconhecimento, heterogeneidade, imprevisibilidade, entre outros. A escala da sociedade onde um sujeito se insere aumentou significativamente e, portanto, deixou de ser possível conhecer e estabelecer relações de proximidade com todos os elementos da mesma comunidade. O ser humano acabou assim por forçosamente aprender a conviver com estranhos e com o constante *medo do desconhecido* (Bauman, 2003).

A *escala dos relacionamentos* voltou novamente a mudar com a globalização, principalmente no final do século XX, com o surgimento da *internet*. Esta e, sobretudo, as redes sociais ganharam força na última década, possibilitando a comunicação e partilha de informação entre diferentes culturas, o que levou a criação de ligações e conhecimentos entre pessoas cujo contato à partida não seria fácil nem viável. Acima de tudo, as possíveis relações entre pessoas aumentaram em número e género, precisamente com a superação dos obstáculos de comunicação criados pelas distâncias físicas.

Posto isto, ao ganharmos consciência de que, a maneira como nos relacionamos influencia ou até mesmo determina o desenvolvimento do meio onde nos inserimos, compreendemos que diferentes formas de relacionamento criam diferentes necessidades que deverão ser satisfeitas, isto quer então dizer que essas relações constituem a base de todas as decisões de atuação, consciente ou inconscientemente. Deste modo, entender a forma como interagimos e aquilo que procuramos nessa interação é muito importante para percebermos as necessidades que é preciso responder para desenvolvermos uma sociedade em equilíbrio.

Psicólogos, sociólogos e antropólogos são desde sempre os principais responsáveis pelo estudo destas questões, contribuindo para que acompanhem a evolução dos comportamentos sociais e, assim, possamos responder aquilo que o ser humano necessita neste campo para viver com qualidade de vida. Cabe depois, aos responsáveis das diferentes áreas (política, economia, arquitetura, etc.) ignorar ou aproveitar esses conhecimentos.

Edward T. Hall é um dos autores que em muito contribuiu para a compreensão daquilo que, ao nível da componente social, um indivíduo ou grupo, precisam para viver com qualidade. Em *A Dimensão Oculta* (1986), justifica a diferenciação das relações humanas através da existência de diversas culturas e alerta para as implicações do confronto entre estas nas cidades modernas. O autor defende que percebemos e agimos sempre de acordo com aquilo que é incentivado e condicionado pela cultura: *(...) a experiência será percebida de modo muito diferente de acordo com a diferença de estrutura de filtros perceptivos de uma para outra cultura.* (Hall, 1986, p.13).

Portanto, aquilo que esperamos da nossa relação com os outros, as fronteiras que criamos ou não, a forma como aceitamos ou não diferentes ambientes depende da nossa cultura, que nos fornece uma apetência sensorial própria de entender o contexto onde nos inserimos:

(...) indivíduos que pertencem a culturas diferentes não só falam línguas diferentes, mas, por certo é mais importante ainda, habitam mundos sensoriais diferentes. (Hall, 1986, p.13)

Neste seguimento, uma das conclusões importantes que podemos retirar do trabalho do autor é que, quando procuramos intervir neste campo das relações sociais, com vista a melhorá-lo, devemos ter em conta aspectos culturais da sociedade que é o objeto de intervenção. O antropólogo sugere assim a ideia de que, apesar de poderem haver pontos comuns nos comportamentos sociais e, consequentemente, generalizações válidas de como estes devem ser abordados, se o intuito é aproximarmo-nos e correspondermos às necessidades de uma sociedade em específico então devemos analisar mais profundamente como a

cultura cria ramificações dessas generalizações. Por exemplo, a segurança, independentemente da localização geográfica que se estiver a considerar, é uma palavra apontada muitas vezes como fundamental para o relacionamento harmonioso de uma comunidade. Contudo, se quisermos relativizar, aquilo que é entendido como segurança para uns pode não ser exatamente a mesma coisa para outros, daí a importância em perceber também o valor deste conceito para um povo em concreto.

São então estudos como este, com o foco nas relações sociais e nos conceitos que lhe estão associados, que viabilizam e fortalecem o estudo da componente social de qualidade de vida. Acompanhar a evolução dos relacionamentos humanos e delimitar e compreender os conceitos chave comuns a todos (ex. noções de segurança, relações de vizinhança, etc.) permite-nos atuar através deles, para assim irmos ao encontro daquilo que é o padrão de qualidade de vida. São eles que constituem o primeiro passo para a aproximação às expectativas de um conjunto de indivíduos. O modo como essas variáveis são enquadradas, entendidas e posteriormente trabalhadas demará o sucesso ou insucesso na obtenção de bem-estar social. Por esta razão, de seguida serão abordadas as variáveis mais relevantes no que diz respeito à componente social de qualidade de vida.

4.2.3 VARIÁVEIS QUE INFLUENCIAM A QUALIDADE DE VIDA SOCIAL

As variáveis sociais abordadas em seguida são três: segurança, relação de vizinhança e equidade.

Naturalmente, tratando-se as ciências sociais de uma disciplina tão extensa e complexa, poderíamos talvez encontrar mais algumas ou até decompor as escolhidas em outros conceitos. Porém, as três escolhidas são aquelas que abrangem as preocupações mais comuns da sociedade moderna. São também um conjunto de noções que, para além de terem vindo a ser discutidas por profissionais ligados às ciências sociais, têm suscitado interesse em outras áreas, como nos interessa, o caso do urbanismo. A definição e compreensão destas variáveis é um método crucial para o entendimento daquilo que serão, para os

seres humanos, as formas de interação benéficas. Em seguida, as conclusões dos estudos destes conceitos aliadas depois aos estudos das variáveis urbanas permitirão ao urbanista enriquecer o seu trabalho e, acima de tudo, ajudar na obtenção de qualidade de vida.

SEGURANÇA A palavra segurança é uma palavra versátil, em que o contexto onde é utilizada pode alterar bastante o seu significado. Podemos, portanto, estar a falar no ato ou efeito de segurar alguém ou alguma coisa, no sentimento de confiança e firmeza que apresentamos numa situação ou ainda, numa outra circunstância, podemos estar a referir a segurança em termos de garantia de apoio. Neste caso, quando falamos em segurança, estamos a falar da proteção que é dada a alguém, numa determinada situação. Sentirmo-nos seguros, significa, portanto, não só sentirmo-nos protegidos fisicamente como também mentalmente, no meio no qual habitamos.

Esta, a segurança, representa um factor essencial ao equilíbrio de uma vivência conjunta, em sociedade. Sentirmo-nos seguros, isto é, confiarmos no meio que nos rodeia e nas pessoas que conosco vivem esse espaço é meio caminho andado para o estabelecimento de qualidade de vida social; um indivíduo que não sinta a sua integridade física e mental protegida, dificilmente viverá intensa e frequentemente os espaços públicos e, como resultado, estabelecerá menos interações sociais adoptando um comportamento antissocial. Sendo que, essas interações e relações sociais, como já desenvolvido no início do capítulo, são a base para uma vivência harmoniosa, de qualidade. Assim, esta é uma variável social importante que pode, no entanto, ser comprometida por vários factores.

Vulgarmente avaliamos segurança na sua relação com o nível de criminalidade de um determinado lugar. Portanto, vários são os profissionais que estudam precisamente a influência que determinadas características de um espaço podem ter no aumento ou diminuição do crime. O *ACT Crime Prevention and Urban Design Resource Manual* (2000) representa um desses casos. Os autores, no seu estudo, alertam para a necessidade de inclusão de princípios de prevenção ao crime no planeamento urbano. Defendem que esses princípios devem ser

retirados da avaliação detalhada da natureza do crime para o lugar em causa e do contacto com a população, que terá necessidades e prioridades específicas no assunto. Posteriormente, através do desenho e utilização dos elementos urbanos poder-se-á controlar a ocorrência de crimes. Como? Os autores dão o exemplo da construção de um novo parque em que, por exemplo, a iluminação, a vigilância, presença de população, sobretudo jovem e a manutenção são aspectos decisivos.

Embora mais concentrado no estudo concreto da ligação entre a vegetação e a criminalidade o trabalho dos autores Geoffrey H. Donovan e Jeffrey P. Prestmon (2010) representa mais uma tentativa de compreensão de como o espectro criminal pode ser influenciado pela configuração do meio físico, ou seja, por variáveis urbanas, neste caso, os espaços verdes. Como resultado da observação de alguns estudos na mesma temática, os autores concluíram que uma reação positiva ou negativa, em termos de criminalidade, depende não só da quantidade, como da tipologia e localização dos elementos verdes. Enquanto que, numa área residencial, a presença abundante de vegetação é convidativa e vista como um sinal de segurança, no caso dos espaços públicos, como, por exemplo, um parque, uma vegetação mais densa ou que impeça um boa visibilidade é associada a menor segurança, pois sugere esconderijos e situações propícias para o ato criminoso. Com base nestes estudos e muitos outros, como o de Frances E. Kuo e William C. Sullivan (2001) ou o estudo desenvolvido pela Universidade de Washington em *Green Cities: Good Health*¹² ou, ainda, no trabalho realizado por Jan Gehl (2010) no que toca também à prevenção do crime, é possível adquirir os conhecimentos necessários para o desenvolvimento de estratégias de atuação, direcionadas para a redução da criminalidade, que consequente resultará no aumento da segurança que, por sua vez, contribuirá e muito, para o alcance de qualidade de vida.

Mas segurança não está somente associada à criminalidade. A proteção que o conjunto do ambiente físico urbano proporciona é outra forma de avaliação do grau de segurança. Na atualidade, a presença vincada de veículos motorizados, em praticamente todos os espaços urbanos e a gestão inadequada dos sítios que

¹² *Green Cities: Good Health* disponível em: http://depts.washington.edu/hhw/b/Thm_Crime.html,
acedido em Setembro de 2014

suportam esta presença, são apontadas como as principais situações geradoras de risco para a população, quer para aquela que controla o veículo como a que circula junto do mesmo.

Jan Gehl (2010) é provavelmente uma das figuras mais marcantes no levantamento dos problemas de segurança, que advém do domínio automóvel crescente: *Since cars conquered the streets, fear and worry have become an integral part of daily life in cities world over.* (Gehl, 2010, p. 90). Em *Cities for People* (2010), alega que o enorme consumo de espaço por parte dos veículos motorizados e o facto destes serem uma prioridade nas políticas de planeamento urbano, são fatores que comprometem a coexistência de outras formas de deslocação, não motorizadas, como é o caso da bicicleta ou do simples ato de andar a pé (Fig.7 e 8).



Fig.7 Avenida em Pequim

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Congestionamento#mediaviewer/File:Chang%27an_avenue_in_Bei



Fig.8 Avenida em Pequim 2

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Congestionamento#mediaviewer/File:Chang%27an_avenue_in_Beijing.jpg

Como resultado dessa preferência em satisfazer em primeiro lugar as necessidades que provém da circulação automóvel, são cada vez mais os obstáculos físicos (sinais, semáforos, parquímetros etc.) presentes nos passeios bem, como as dificuldades em circular com fluidez¹³. De acordo com este autor, como consequência deste aumento de protagonismo do tráfego automóvel e inerente diminuição de condições de circulação pedonal ou de bicicleta, o risco de acidente aumentou significativamente mas, acima de tudo, aumentou o *medo do*

¹³ *Narrow sidewalks have gradually become filled with traffic signs, parking meters (...). Added to physical obstacles are the frequent interruptions in walking rhythm caused by long waits at stoplights, difficulty crossing streets (...)* (Gehl, 2010, p.91).

*acidente*¹⁴. Isto significa, portanto, que o crescimento da utilização automóvel têm vindo a privar uma vivência, confortável, segura e estimulante, ou seja, uma vivência positiva.

O arquiteto e urbanista conclui que, a gestão desequilibrada entre automóveis e pessoas que se tem verificado é uma das principais causas para a redução de qualidade de vida nas cidades: *Much of modern traffic planning continues to pay far too little attention to the quality of city life* (Gehl, 2010, p.93).

Como estratégia de mudança desta tendência, o autor defende que deve ser alterada a ordem das prioridades na atuação sob o território, devendo ser garantidas, em primeira instância, melhores condições de circulação ao pedestre e ao ciclista, ao invés de ser dada prioridade ao tráfico automóvel: *In choosing street types and traffic solutions, it is important to start with the human dimension. People must be able to move comfortably and safely in cities on foot or by bicycle* (Gehl, 2010, p. 93).

A solução, afirma, passará, por exemplo, por uma partilha e repartição mais equilibrada do espaço, que integre harmoniosamente os diversos meios de deslocação e escalas de vivência do espaço: (...) *the risk of accident can be reduced by physically mixing types of traffic in the same street under the heading of “shared space”* (Gehl, 2010, p. 93).

Não só Jan Gehl, tem procurado soluções de *design* urbano que aumentem a segurança estatística mas também a segurança percebida.

O projeto *Urban Street Design Guide*, desenvolvido na última década, apresenta, através da reafecção do espaço viário, transformações concretas no espaço urbano que o tornam mais apelativo, seguro e equitativo. De uma forma sintética, o projeto propõe diretrizes para um *design* urbano de melhor qualidade, considerando sempre as características particulares de cada tipo de rua. Em todos os exemplos trabalhados é possível observar a situação do local antes da intervenção e depois das propostas de alteração, que são sempre justificadas passo a passo. Uma vez que, a divulgação do trabalho é feita, sobretudo, através de

¹⁴ *The risk of accident to pedestrians and bicyclists has been great throughout the rise in car traffic, and the fear of accident even greater* (Gehl, 2010, p.92).

imagens, tornam-se bastante perceptíveis as mais valias em termos de segurança e qualificação do espaço (Fig. 9).



Fig.9 Exemplo de reafecção de uma rua (antes e depois)

Fonte: Urban Street Design Guide, disponível em: <http://nacto.org/usdg/streets/street-design-principles/phases-of-transformation/>

O conceito de segurança desenvolvido até agora tem-se baseado sobretudo em aspectos que são objectivos e mensuráveis através de estatísticas, como por exemplo, a taxa de criminalidade que, quanto maior, menor a segurança, ou o *design* urbano, que quando gerido com as prioridades erradas poderá aumentar o risco e número de acidentes e, conseqüentemente, diminuir a segurança.

Falta agora, alertar para a existência de uma segurança subjetiva que é aquela que é percebida não sendo, por isso, tão eficazmente quantificável mas ainda assim muito importante: *Perceptions of the threat of crime were seen by some to be as important as actual crime statistics* (Sarkissian Associates Planners, 2000, p.3). Importante porque, independentemente dos dados estatísticos, essa percepção pode funcionar como impulsionadora ou inibidora de certos comportamentos sociais e do usufruto de espaços públicos. Consoante aquilo que o sujeito absorve do seu habitat, estará mais ou menos predisposto a vivenciar os espaços e socializar: *Impressions of crime likelihood (irrespective of actual crime rates) can lead to choose to not enter public spaces, retreat within their homes, and cease on-street socializing*¹⁵. Em suma, a imagem que criamos de um lugar direciona o nosso comportamento. Como o trabalho *ACT Crime Prevention and Urban Design Resource Manual* refere: *increased perception of safety could increase opportunities for people to put themselves at risk* (2000, p. 3) e ainda, o *Green Cities: Good Health*, corrobora, afirmando que: *Perceptions*

¹⁵ Green Cities: Good Health disponível em: http://depts.washington.edu/hhwb/Thm_Crime.html

often influence behavior and cause people to avoid places they associat with personal risk.

Posto isto, quando falamos em segurança estamos a falar de um conjunto complexo de fatores sociais mas também, inevitavelmente, de fatores urbanos que devem ser estudados e trabalhos em prole da melhoria da mesma.

Deste modo, como constatado, segurança não diz apenas respeito a factores objetivos, quer os relacionados com a criminalidade ou com a organização urbana, mas também a uma categoria subjetiva revelada por aquilo que sentimos na partilha do nosso *habitat* com a comunidade. Segurança, representa assim todo um conjunto, extenso, de premissas e elementos que devem ser sempre incluídos e articulados em todas as decisões que tomamos sobre o território, caso contrário, facilmente poderemos comprometer negativamente as experiencias sociais e urbanas. Por esta razão, esta é provavelmente a variável mais importante da componente social de qualidade de vida, uma vez que, pode inibir ou promover rápida e diretamente as relações sociais no espaço, logo, o bem-estar social.

RELAÇÃO DE VIZINHANÇA O ser humano não é solitário é um ser que precisa de viver em comunidade para viver estabilizado. As relações sociais que este estabelece no grupo ou sociedade onde se insere são um pilar fulcral ao seu bem-estar, sobretudo psicológico, pois só através do estabelecimento de interações com aquele que lhe é próximo se sentirá integrado, valorizado e até protegido.

A existência destas relações de vizinhança, de uma forma saudável, são a única forma do ser humano se sentir parte integrante de um conjunto e, consequentemente, se sentir confortável e feliz no seio desse grupo: *A strong sense of community has been associated with improved well being* (Francis et al, 2012, p.401)

Porém, estas relações, não necessitam representar um elo profundo, como uma grande amizade, basta sim que um sujeito se identifique de alguma forma, comunique com o outro e sinta confortável na presença deste. Outro aspecto relevante é que o ser humano terá a tendência para a procurar o seu semelhante, isto é, áreas e populações que, de certa forma, vivam o espaço em condições

similares as suas, pois sente que assim o seu conhecimento do outro é maior e a sua integração mais natural (Proshansky *et.al*, 1970).

Em suma, para que o coabitar tenha reflexos positivos na experiência de cada indivíduo, este contacto direto (acenos, cumprimentos, conversas) ou indireto (simples presença física ou olhar) entre pessoas que partilham um espaço deve ocorrer, de maneira a que, seja criada afinidade entre elementos da mesma comunidade e, por inerência, uma vivência de maior qualidade (Gehl, 2010). E quanto mais próximos os mundos de cada indivíduo, obviamente mais simples será estabelecer esta conexão e sentido de pertença.

Esta é a principal razão que torna as relações de vizinhança tão importantes porque, acima de tudo, criam sentido de comunidade, que podemos definir como o sentimento de pertença dos indivíduos, o sentimento de que uns importam aos outros e ao grupo, uma fé partilhada que as necessidades dos mesmos vão ao encontro do compromisso que estabelecem entre todos¹⁶. Por sua vez, é este sentido de comunidade que contribuirá ativamente para o aumento da qualidade de vida social.

Mas o estudo destas relações de vizinhança isoladamente são insuficientes, pois se estas relações ocupam lugar num espaço físico, o papel do ambiente urbano, ou seja, do urbanista, ganha destaque (Francis et al, 2012).

É o arquiteto o responsável pela organização do espaço e, portanto, de certa forma, é ele que dita o percurso dessas interações. Dependendo da estrutura espacial que define nas políticas e desenho urbano estará a condicionar um tipo de relações e/ou estimular outras, de outro carácter. Cullen (2009), por exemplo, no seu estudo em *Paisagem Urbana*, conclui que o desenho urbano que delimita arruamentos lineares contínuos, em que é visível o *fim* do percurso, o sujeito é incentivado a caminhar, por outro lado, se o urbanista criar através dos elementos urbanos, zonas desencontradas que estimulem a curiosidade e recantos que

¹⁶ *Sense of community is often defined as a “feeling that members have of belonging, a feeling that members matter to one another and to the group, and a shared faith that members needs will be met through their commitment to be together* (Mcmillan and Chavis in Francis, 2012, p.401).

incentivem a uma pausa na circulação, o indivíduo mais fácil e rapidamente estabelecerá contacto com o outro (Fig.10).

Esta ligação dependente entre as ciências sociais e a arquitetura ganha mais uma vez relevância e, por isso, será abordada mais adiante do trabalho de investigação. Por agora, fica registado o impacto das relações de vizinhança num comportamento saudável, por parte indivíduos pertencentes a uma comunidade. Deste modo, esta é uma variável social com uma influência fortíssima na qualidade de vida social, por essa razão, deve ser estudada e as preocupações inerentes devidamente integradas em outras disciplinas que possam enriquecer com essas informações, como é o caso da arquitetura.

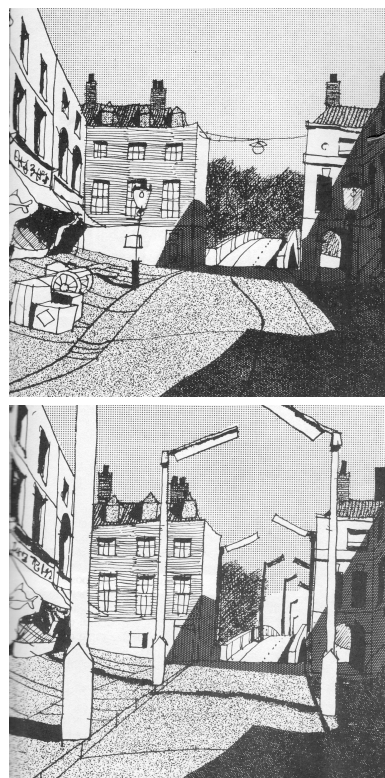


Fig.10 Exemplos de tratamento de rua

Fonte: Cullen, 2009, p.149

EQUIDADE Equidade é sinónimo de igualdade. Quando mencionada no contexto das ciências sociais, ou seja, enquanto variável social, equidade pode referir-se à neutralidade na oferta de oportunidades, serviços ou, por exemplo, ao direito de utilização de um espaço particular.

Nesta lógica, quando caminhamos em direção à equidade social estamos a afastarmo-nos da exclusão social, da privatização para um grupo de pessoas do usufruto de um espaço e/ou serviço. Daí ser indispensável a interiorização deste conceito nas políticas e atuações sobre um território e/ou sociedade.

A palavra equidade traz um certo sentido de justiça e imparcialidade nas decisões que são tomadas e este sentimento é vital para uma vivência harmoniosa e equilibrada numa comunidade. O cumprimento desse estado emocional facilitará então o estabelecimento de relações sociais não conflituosas mas sim benéficas para o bem-estar social. Além disso, esta *não exclusão* poderá atenuar, por exemplo, as discrepâncias entre classes sociais ou etnias distintas evitando, por

consequência, situações de risco à integridade física: *There must be limits on inequity in order to control public anger and resentment (...)* (Efroymson *et.al*, 2009, p.104). Torna-se, portanto, evidente a influência que esta variável pode ter em outras variáveis sociais, neste caso, a segurança:

It is significant quality that all groups of society, regardless of age, income, status, religion or ethnic background, can meet face to face in city space as they go about their daily business. (...) It also makes people feel more secure and confident (...) (Gehl, 2010, p. 28).

Sendo assim, para que se atue em prole de uma melhor qualidade de vida social, está variável deve ser considerada em consonância não só com as restantes variáveis sociais como com as variáveis de outras disciplinas (política, economia, arquitetura).

Mais uma vez, o urbanismo é uma das disciplinas determinantes. Veja-se o caso de bairros sociais que são construídos em zonas periféricas das cidades, onde muitas vezes o acesso essencial aos transportes públicos é mais dificultado ou pelo menos, muito pouco variado. Aqui, as políticas e o desenho urbano definido por urbanistas são as causas da não equidade numa sociedade. Caso extremo desta desintegração, que leva a problemas de bem-estar social, é a situação do Rio de Janeiro. Onde as favelas são a prova física de uma história de políticas e estratégias urbanas que não mitigaram as desigualdades sociais e que , como resultado, trazem constantemente problemas de integração, segurança, saúde etc. (Fig.11).



Fig.11 Praia de Copacabana, Brasil

Fonte: <http://antonkrupicka.blogspot.pt/2011/11/brazil.html>

A chegada a uma dimensão astronómica desta desigualdade, levou a que, atualmente, arquitetos e urbanistas procurem soluções constantemente.

How did architect Jorge Mario Jaúregui explain his design for a park in a troubled part of Rio de Janeiro (Brazil)? The city has been strongly marked by the inequalities generated by development processes that are based on quantity and private benefits rather than quality and social benefits, and his plan is that the park will create a democratic space for use by all and be a gesture of confidence in the city. (Ryan, 2006 in Efroymson et.al, 2009)

Um outro exemplo de resultado negativo por falta de equidade é a situação invocada por Jan Gehl, referente à prioridade dada à deslocação automóvel. O autor aponta basicamente que a falta de equidade no tratamento dos meios de deslocação (automóvel, transporte público, bicicleta...) origina desconforto e insegurança para a população que circula no espaço público.

Finalmente, esta é uma variável de facto muito importante para o estabelecimento de boas relações sociais, que constituem a base para uma vivência com qualidade social e, por isso, deve ser tida em conta em qualquer decisão que vise melhorar as condições de vida de uma população.

4.2.4 A IMPORTÂNCIA DA PERCEPÇÃO

Existem sempre duas realidades: a realidade física, concreta e avaliável e a realidade percebida por cada indivíduo.

Geralmente quando se pretende uma mensuração da qualidade de vida aposta-se na avaliação da primeira realidade, por ser mais objectiva e facilmente quantificável e qualificável, contudo, a análise da segunda é tão ou mais importante.

A percepção que temos do meio que nos rodeia é muito própria, uma vez que é ditada pelo sistema sensorial de cada um, composto por: visão, audição, olfacto, tacto e paladar. Edward T. Hall, refere que a intensidade e influência de

cada um, bem com o momento em que utilizamos esses receptores, varia e evolui. O antropólogo chega, inclusivamente, a categorizar os órgão receptores em dois grupos essenciais:

1. *Os receptores à distância, que se referem aos objetos afastados e que são os olhos, ouvidos e nariz.*
2. *Os receptores imediatos, que exploram o mundo próximo, pelo tacto, graças às sensações que a pele, as mucosas e os músculos transmitem* (Hall, 1986, p. 56).

Além do papel desempenhado pelo *aparelho sensorial*, que recebe os dados sobre o meio envolvente, a cultura desempenha igualmente um papel determinante pois descodifica e transforma a informação recebida. (Hall, 1986). Isto quer dizer que, a forma como lemos e compreendemos o mundo e o nosso *habitat*, depende substancialmente de aspectos fisiológicos e culturais. Henrique Murga (2005), acrescenta ainda outras variáveis: *Para além da variáveis ambientais, organísmicas, cinéticas e cognitivas, a percepção do espaço é também influenciada por factores contextuais e culturais* (Murga, 2005, p.70).

A importância da percepção prende-se assim com o facto de esta ser a base para a criação de imagens e de juízos de valor sobre aquilo que nos rodeia. Sendo que, por consequência, esses juízos, ditarão as nossas escolhas, comportamentos e relações sociais e, acima de tudo, o nosso bem-estar: *A city's meaning is embodied in its images thus regulating social interaction under distortion of social and communication structure* (Kevin Lynch in Zinchenko et.al., 2013, p.104).

No seguimento destes raciocínios, a percepção torna-se uma componente fundamental para o estudo e alcance de qualidade de vida. Por melhores condições que um espaço ofereça, se não é percebido e experienciado como tal, resultará num fracasso. A dificuldade aqui está na quantificação de um conceito tão subjetivo e particular. Pode tornar-se complexo, mas terá sempre de haver uma generalização e tentativa de sintetização. Só assim a análise dos resultados será viável para uma utilização em políticas e estratégias de atuação, que planeiem melhorar a qualidade de vida. Mais adiante serão apresentadas

metodologias de quantificação de qualidade de vida, onde será retomada esta temática.

5. RELAÇÃO ENTRE COMPONENTE URBANA E SOCIAL

Muitos são os autores (Kevin Lynch (2009), Gordon Cullen (2009), Michel Freitag (2004), Jan Gehl (2010), entre outros nomes) que têm procurado construir uma ponte entre as Ciências Sociais e Arquitetura.

O objectivo é o de compreender como uma pode influenciar e enriquecer a outra, de maneira a que, as condições de vida e consequente satisfação das populações seja maior. Por outras palavras, o intuito é o de perceber como a interação entre as duas componentes, urbana e social, pode contribuir para a melhoria da qualidade de vida.

5.1 IMPORTÂNCIA DA LIGAÇÃO ENTRE AS DUAS COMPONENTES

Num início de século onde se verifica um crescimento abrupto de cidades em número ou dimensão, as morfologias impostas pela arquitetura consomem cada vez mais espaço e têm cada vez mais impacto. Este crescimento não seria, contudo, um dos problemas emergentes atuais, não fosse ser resultado de políticas favoráveis, na sua maioria, à economia e à política, despreocupadas em propiciar uma vivência saudável para as populações que usufruem do espaço físico. Basicamente, a pressão económica e política é apontada como um das razões para o planeamento inadequado em termos sociais (Proshansky *et.al*, 1970). À medida que se investe na exploração das melhores técnicas de construção para elevar edifícios rentáveis e/ou impressionantes visualmente, as preocupações sociais são frequentemente ignoradas e abafadas. Quando, de facto, seria uma mais valia a participação da componente social no planeamento. Assim, esta evolução nas cidades modernas, sobretudo nas últimas décadas, despertou novamente o interesse na compreensão do elo que existe entre o espaço e a pessoa, para que seja possível equacionar cidades mais equilibradas e voltadas para as necessidades sociais da população: *After almost 50 years of neglect of the human dimension, here at the beginning of 21st century we have an urgente need and growing willgness to once again create cities for people* (Gehl, 2010, p.29).

Realmente, é da relação entre ambas as componentes (urbana e social) que mais facilmente se alcançará o sucesso de estratégias de atuação, em termos de qualidade de vida. Os seguintes exemplos comprovam isso mesmo, como a ausência de cuidado com uma das componentes pode resultar no fracasso de uma intervenção (Fig.12, 13, 14 e 15).



Fig.12 Kilamba, cidade a 30km de Luanda
Fonte: pt.wikipedia.org



Fig.13 Hong Kong
Fonte: pt.wikipedia.org



Fig.14 Nova Déli
Fonte: pt.wikipedia.org



Fig.15 Nova Déli 2
Fonte: pt.wikipedia.org

Nas duas primeiras imagens, existe um investimento na componente urbana e desinteresse em criar espaços de convívio que funcionem como incentivadores de interações sociais, ao passo que nas duas seguintes ocorre o oposto. No entanto, quando se trabalha com base numa partilha de informações entre aquilo que, em termos sociais e urbanos é qualidade de vida, surgem exemplos positivos, como representado abaixo (Fig.16, 17, 18 e 19).

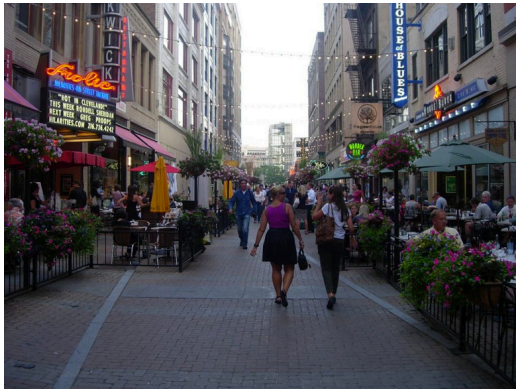


Fig.16 Cleveland

Fonte: pt.wikipedia.org



Fig.17 São Francisco

Fonte: pt.wikipedia.org



Fig.18 Brooklyn

Fonte: pt.wikipedia.org



Fig.19 Boston

Fonte: pt.wikipedia.org

Posto isto, não é muito difícil consciencializarmo-nos da dependência existente entre a dimensão urbana e social e da importância dessa ligação. Muitos estudos, de profissionais relacionados com as duas dimensões, concluíram que uma determinada configuração do espaço urbano provocará certas sensações e comportamentos sociais. E se um ou vários elementos constituintes desse espaço forem transformados haverá, provavelmente, alterações nas percepções, movimento e ações da população que experiencia esse espaço.

O arquiteto Gordon Cullen (2009) é um dos autores que no seu trabalho confirma a influência que o urbano pode ter no social: *Numa cidade, que é um local habitado, a disposição dos espaços onde se movimentam as pessoas tem, como já dissemos, um impacto directo sobre as suas emoções* (Cullen, 2009, p.48). Afirmar, por exemplo, que para que uma cidade seja capaz de suscitar sensações benéficas, como a curiosidade e tranquilidade e também capaz de

incentivar as interações sociais, deve obedecer, entre outras coisas, a uma morfologia que garanta a existência de saliências, reentrâncias, praças e largos.

Na primeira década do séc. XXI, Jan Gehl dedica o seu trabalho a compreender como pode melhor o *habitat* do ser humano, através do estudo da influência que o espaço urbano e as questões sociais podem exercer mutuamente. Entre outras conclusões, assegura que uma escala de cidade adaptada à fisionomia humana, garante a segurança e incentivo necessários à circulação pedonal, sendo o resultado o aumento das interações sociais: *The challenge is that the principles of good human scale must be a natural part of the urban fabric in order to invite people to walk and cycle* (Gehl, 2010, p. 59).

Se por um lado, segundo Proshansky *et.al* (1970) a arquitetura guia o padrão de vida das pessoas, por outro, as razões que levam à ausência ou presença da população num espaço destina o sucesso ou fracasso de um lugar.

Torna-se incontestável a ligação dependente das questões sociais e urbanas e a importância do estudo da mesma, para que seja possível aumentar a qualidade de vida. Apesar das dificuldades de entendimento que possam surgir, por se tratarem de duas disciplinas tão complexas, a partilha de informação entre psicólogos, sociólogos, arquitetos e urbanistas é fulcral para a melhoria das condições de vida, através de políticas e intervenções mais fundamentadas e eficazes. Deverá, portanto, haver constantemente um tratamento conjunto das variáveis urbanas e sociais (abordadas nos capítulos anteriores).

5.1.1 Relação Pessoa – Espaço

Se aprofundarmos a reflexão sobre estas duas dimensões, pessoa e espaço, apercebemo-nos de que todas as experiências sentidas e vividas pelo ser humano ocorrem num espaço físico, seja ele natural ou construído. Ora, esse ambiente que é palco das mais diversas experiências pessoais, é composto por uma série de elementos quer materiais (arquitetura, árvores, texturas, etc.) quer imateriais (cheiros, luz, temperatura, etc.) que juntamente com o processo perceptivo, limitam ou incentivam certas emoções e movimentos. Isto quer dizer que, a forma

como o arquiteto configura o espaço provoca imediatamente reações nos sujeitos que o experienciam.

O conhecimento sobre este assunto é positivo e continua sempre a evoluir. Que se tenha registo, desde o início do século XX, que as dimensões e proporções das áreas interiores e exteriores são alvo de observações sobre o impacto que a sua delimitação têm no conforto físico e mental do ser humano. Aliás, foi esta preocupação que colaborou para que parâmetros mínimos a cumprir no processo construtivo, fossem decretados, quer para espaços interiores (ex. valor mínimo de pé direito) como para os espaços urbanos (valores mínimos de passeio) e utilizados ainda hoje.

Le Corbusier (2010 {1944}) representa um marco importante nesta temática. *O modular* apresenta o primeiro conjunto de regras de proporção para edifícios, com base na altura média de diversos indivíduos por todo o mundo. Apesar do objectivo principal ter sido o de encontrar um sistema que permitisse rentabilizar ao máximo o espaço economicamente, o método criado pelo arquiteto não deixa de ser pioneiro na chegada a conclusões sobre as dimensões mínimas de conforto para o ser humano.

Além das noções adquiridas, sobre um espaço ser habitável ou não em termos de conforto, é possível ir mais além. Diferentes configurações estimulam diferentes emoções e este é um aspecto que deve ser explorado, para que os espaços sejam mais qualificados e vividos com maior entusiasmo e intensidade. Mais uma vez, Gordon Cullen, dá alguns exemplos.

De um modo geral, abaixo do nível médio do terreno, temos sensações de intimidade, inferioridade, encerramento ou claustrofobia enquanto que acima desse nível podemos ser tomados de grande euforia, ou por sensações de domínio ou superioridade ou, ainda, sentirmo-nos expostos ou com vertigens. (Cullen, 2009, p.40)

Em lugar de se apreender de uma só vez toda a rua, o que aconteceria se as fachadas estivessem perfeitamente alinhadas, o

olhar fica embrenhado numa complexidade e sinuosidade que ajudam o espírito a deter-se tranquilamente (...). (Cullen, 2009, p.46)

Os conhecimentos que advém do cruzamento entre a arquitetura e a psicologia são pistas valiosas sobre como trabalhar os elementos urbanos em consonância com os sociais. Tudo isto com vista a elevar o bem-estar dos indivíduos, proporcionando-lhes experiências adequadas às suas necessidades e expectativas.

5.1.2 RELAÇÕES SOCIAIS NA CIDADE

As cidades sempre funcionaram como motor de atividades sociais: *Throughout history city space has functioned as meeting place on many levels for city dwellers* (Gehl, 2010, p. 25). Como tal, o seu papel passa em parte por criar um sentido de envolvimento, de comunidade, essencial ao bem-estar social. Contudo, desde meados do século XX, muitos obstáculos se têm imposto e comprometido esta função.

Como aprofundado nos tópicos anteriores, a primeira barreira deriva do desenvolvimento de novas ideologias e técnicas do urbanismo moderno que desvalorizam a presença de espaços públicos de convívio nas cidades¹⁷. As implicações são a diminuição de oportunidades de contacto entre pessoas que coabitam no mesmo espaço e o resultante crescente desconhecimento do outro. Neste caso, a problemática prende-se com o incentivo a sentimentos de angústia, medo, insegurança e desconforto ao invés de sentimentos de pertença, confiança e partilha, estes últimos sim, trariam qualidade de vida.

O processo evolutivo das cidades foi acompanhado e ainda hoje é estimulado, também, por um aumento feroz da população mundial, que nos

¹⁷ *Dominant planning ideologies have rejected city space and city life as untimely and unnecessary.* (Gehl, 2010, p. 26)

últimos 50 anos mais que duplicou¹⁸. Com tamanho incremento, as necessidades de espaço e oportunidades cresceram o que levou ao surgimento e expansão de cidades. Segundo, Hall e Pfeiffer, em *Urban Future 21* (2000), logo após o cruzar do milénio, pela primeira vez, a maioria da população era urbana. Estas mudanças alteraram imediatamente as relações sociais. As pessoas passaram de ambientes rurais e alguns citadinos, relativamente pequenos, familiares, percorriéis a pé na sua totalidade, onde era plausível o conhecimento de todos os elementos do grupo, para as cidades modernas, grandes em área e número de habitantes. Coexistir com estranhos passou a ser comum. Bauman (2003, pp.5-11) ocupa-se com esta questão e conclui que pode ser um aspecto favorável. Segundo a reflexão do sociólogo sobre o trabalho do historiador Lewis Mumford, na cidade pré-moderna aqueles que apareciam como estranhos moldavam-se e adaptavam-se rapidamente à moral e costumes dos residentes e, portanto, construía-se uma familiaridade que, não só proporcionava segurança e estabilidade como fortalecia as ligações sociais. Porém, o capitalismo e o crescimento das cidades em número e densidade, tornou constante a existência de estranhos. Com isto, apesar de se ter perdido o conforto garantido pela familiaridade, o autor sugere que o rompimento das rotinas e a incerteza permanente permitiu que as cidades evoluíssem e ansiassem por isso:

Its precisely the profusion of strangers, permanente strangers, 'forever strangers', that makes the city a greenhouse of invention and innovation, of reflexivity and self-criticism of disaffection, dissent and urge of improvement. (Bauman, 2003, p.7)

Resumindo, o desconhecimento do outro deu-nos maior liberdade para agir diferente e nos destacarmos.

Simmel (2001) diz mesmo que, *os problemas mais complexos da vida moderna decorrem da vontade do individuo de preservar a sua independência e individualidade* (Simmel, 2001, p.31).

O autor afirma que esta necessidade de afirmação e individualidade começou a emergir no século XIX, com o mercado de trabalho que valorizava o

¹⁸ Informação disponível em Worldometers: <http://www.worldometers.info/world-population/#pastfuture>

único, mas foi no século seguinte que maiores transformações ocorreram a este nível. Com a transição de pequenas localidades para grandes metrópoles, o homem substituiu a tranquilidade e familiaridade pela agitação e diferença, dos quais resultam estímulos mentais constantes, desafiadores da regularidade. A racionalização, começou então a ocupar lugar, como mecanismo de defesa face às permanentes perturbações à normalidade. O ser humano passou a reagir às diferenças, mais com a razão e menos com a emoção, para assim conseguir manter o seu equilíbrio e mais facilmente adaptar-se a acontecimentos inesperados:

O homem metropolitano (...) desenvolve uma capacidade protectora contra a profunda perturbação com que o ameaçam as flutuações e descontinuidades do ambiente externo. Em vez de reagir emocionalmente, o sujeito metropolitano reage principalmente de modo racional (Simmel, 2001, p.32).

O sociólogo alemão aponta ainda o domínio e o sistema da economia, como outra razão que levou o Homem moderno a tornar-se calculista.

A principal consequência destas mudanças, relacionadas com a adopção de uma certa postura de indiferença e impessoalidade, consiste no facto de nos tornarmos cada vez mais distantes uns dos outros. Numa tentativa de traduzir o carácter destas relações sociais no espaço urbano, Simmel (2001) concebe duas formas de interação relativamente à cidade. A primeira é designada por *atitude blasé*, que diz respeito à indiferença e incapacidade que adquirimos de reagir a novos estímulos. Na cidade, deixa de haver essa reação à diversidade, por uma questão de proteção à nossa integridade mental e energia, que caso respondêssemos a tantos estímulos, constantemente, acabaria esgotadas. A outra forma de interação sugerida pelo autor é designada por *atitude de reserva*, que resulta não só dos imensos e permanentes contactos ocasionais entre pessoas, como do comportamento de suspeição, natural ao ser humano. Esta atitude é então caracterizada pela distanciação, desconfiança do desconhecido, medo do outro e até por *uma leve antipatia, de mútuo estranhamento e aversão, que, ao mais*

pequeno contacto pode deflagrar em repulsa e conflito (Simmel, 2001, p. 36). O autor revela ainda que, esta atitude deverá ser vista como essencial na organização social da metrópole pois é ela que nos permite manter o equilíbrio e adaptarmos da melhor maneira a situações desconhecidas. Para além disso, refere ainda que é este comportamento de distanciamento e preservação, junto com a inexistência de relações pré-estabelecidas (como acontece no meio rural, onde todos se relacionam com todos) e de regras muito restritas a cumprir, que permite a existência de alguma liberdade pessoal.

Como se pode concluir, de facto o êxodo rural e o destaque crescente dado às cidades alterou bastante a forma como nos relacionamos. Tornamo-nos mais racionais e dotamo-nos da frieza necessária para ignorar situações que alterem o nosso equilíbrio. Mas para além deste momento, nas últimas décadas, acompanhamos outra transformação nos relacionamentos sociais na cidade.

A *revolução informacional* é declarada por Hall e Pfeifer (2000) como a grande força de transformação do século XXI¹⁹. O desenvolvimento de tecnologias como o computador e o telemóvel ao qual se juntou o surgimento da *internet*, ofereceram acesso rápido à informação e, acima de tudo, facilitaram a comunicação entre pessoas por todo o mundo. Como resultado, deparamo-nos com uma dependência global gerada pela rede criada. Jan Gehl (2010) levanta então a questão: poderá a cidade enquanto local de encontro e comunicação ser substituída pelas opções electrónicas?²⁰ De facto, as novas formas de comunicação, sustentadas pela electrónica, podem desincentivar o contacto físico entre a população. Consequentemente, sentimentos de desapego e um maior desconhecimento e medo face o outro, são incitados.

No entanto, tanto Gehl como Hall e Pfeifer, embora por linhas de raciocínio diferentes, acreditam que as novas opções de interação não substituíram por completo a necessidade de comunicação através do contacto físico. O primeiro defende que a forte partilha de informação, sobretudo visual incentiva pessoas a

¹⁹ *The great transforming force of the twenty-first century can already be seen: it is the informational revolution, uniting previously separate technologies (...)* (Hall e Pfeifer, 2000, p.9).

²⁰ *(...) can the function of city as meeting place now be taken over by the host of electronic options?* (Gehl, 2010, p. 26)

terem vontade de se reunir e conhecer novos locais²¹. Já Hall e Pffeifer, consideram que o sistema económico, requer sempre um contato cara a cara para efetivar negócios e que, para além disso, esse contato é mais rentável em curtas distâncias²².

Desta forma, estabelecer relações sociais na cidade é cada vez mais um desafio. Contrariar a tendência de afastamento entre pessoas, criada pela indiferença, antipatia e desconhecimento e potenciada pela comunicação virtual torna-se emergente para que se mantenham as ligações sociais saudáveis, indispensáveis à vivência positiva em comunidade.

Confirma-se que é cada vez mais importante que o espaço urbano, delimitado pelo urbanista, potencie o contato entre a população, para que se estabeleçam vínculos e sentimentos de afinidade e pertença fundamentais ao combate de problemas de integração, tolerância e segurança. É necessário que o espaço urbano trabalhe como motor de interações sociais, reduzindo a distanciação entre seres humanos.

5.2 ESPAÇO URBANO COMO PROMOTOR DE COMPORTAMENTOS SOCIAIS

Os tópicos desenvolvidos anteriormente acabam todos por de alguma maneira culminar num ponto comum: o espaço urbano pode provocar ou inibir certo comportamentos sociais. A existência e importância desta relação entre Arquitetura e Ciências Sociais, já foi justificada, seja pelos estudos que indicam que a segurança depende do controlo que fazemos de certos elementos urbanos, seja pelos conhecimentos adquiridos de como a Arquitectura gera reações

²¹ (...) *the indirect contacts and stream images depicting what others have experienced in other places does not compete life in public spaces, but rather stimulates people to join in and play an active personal role* (Gehl, 2010, p. 26).

²² *Mega-cities show that even in the new world of cyberspace, the old economic principle of agglomeration still holds true: people still need face-to-face contact to do business, and so communication is easier and cheaper over shorter distances than over longer ones* (Hall e Pffeifer, 2000, p. 10).

emocionais, seja pelo entendimento de como a dimensão de uma cidade pode desvalorizar as interações e enfraquecer o vínculo entre seres humanos. Importa agora sintetizar e compreender como podemos, enquanto urbanistas, trabalhar este sistema complexo de variáveis urbanas e sociais com vista a proporcionar mais vivências e com maior qualidade.

Hiller e Hanson, em finais do século XX, criticavam a falta de compreensão da relação entre a estrutura espacial e a estrutura social, fundamental para um melhor *design* urbano²³. Os autores, reconheciam, contudo, a existência de desenvolvimentos teóricos sobre o assunto, mas consideravam-nos infrutíferos pela sua falta de aplicabilidade concreta. E, apontavam duas razões para o fracasso das teorias até ao momento. Em primeiro, a falta de concordância, que impedia a fundamentação de diretrizes sobre a influência das características sociais sob o espaço físico. Em segundo lugar, a carência de informação relativamente a forma como uma sociedade pode preferir um espaço face ao outro²⁴. Os autores defendiam que para evoluir nesta temática era necessária a criação de modelos práticos, que analisassem padrões estruturais e comportamentais e que assim, fornecessem conclusões mais diretas e práticas.

A verdade é que, nas últimas décadas, com destaque para o novo milénio (por razões já apresentadas), os esforços direcionados para o encontro de guias de atuação nesta temática, têm sido muitos e constantes. A atenção de muitos autores, como é o caso de Gordon Cullen, logo nos anos 70, ou Jan Gehl, no início do século XXI, tem-se centrado na temática da relação entre ciências sociais e arquitetura, voltando-se sobretudo para a compreensão da maneira como os espaços urbanos podem promover comportamentos sociais.

O problema continua a subsistir no encontro e coesão das informações, que dificulta a sintetização e tradução das mesmas para diretrizes abrangentes,

²³ *It has become clear that a lack of understanding of the precise nature of the relation between spatial organisation and social life is the chief obstacle to better design* (Hiller e Hanson, 1984, ix)

²⁴ *First, there is no consistent descriptive account of the morphological features man-made space that could be lawfully determined by social processes and structures. Second, there is no descriptive account of the morphological features of societies that could require one kind of spatial embodiment rather than another.* (Hiller e Hanson, 1984, x)

simples de aplicar e adaptar. Porém, algumas noções são comuns a alguns autores, o que já demonstra algum consenso. A ideia de que o sucesso de um espaço público passa, na grande maioria das vezes, pelo grau de atratividade de pessoas a esse local representa uma delas. Veja-se, como exemplo, as seguintes afirmações:

Public open space is sucessful while it becomes a conductive place for social interaction, attracts many visitors to do their activities in there (...) (Danisworo, 1989, Whyte, 1985 in Nasution *et.al*, 2011, p. 467).

Invitations largely determine whether city spaces have the life that gives people the opportunity to meet (Gehl, 2010, p.23).

(...) the best and most sustainable public spaces...(can be used) by people from diverse communities, for encouraging multiple experiences and for fostering social and cultural exchange (...) (Ryan, 2006 in Efroymson *et al*, 2009, p. 22)

Mas como tornar o espaço público urbano íman de pessoas e consequentemente promotor das interações entre elas? A resposta assenta sobretudo na oferta de atividades e público alvo das mesmas. Quanto mais diversificadas, provavelmente mais população atrairão. As próximas afirmações vão ao encontro disso mesmo.

If there is life and activity in city space, there are also many social exchanges, if city space is desolate and empty, nothing happens (Gehl, 2010, p. 22).

A common characteristic of life in city space is the versality and complexity of the ativities (Gehl, 2010, p.19).

One indication of quality of public spcaes, useb by many kinds of people and at different times of day and night is that they are “flexible spaces that can accomodate different activities, wheter programmed or spontaneous, and have the

capacity to transform over time to encourage new uses, energizing the site at all times (Ryan, 2006 in Efroymson *et al*, 2009, p.21).

Portanto, um espaço público para funcionar como motor de interações sociais espontâneas deverá em primeira mão oferecer entusiasmo, curiosidade, enfim, algum motivo para que as pessoas se desloquem a determinado local da cidade ao invés de se manterem sedentárias e introvertidas. Mas, não só a existência de atividades é suficiente para que um indivíduo ou grupo se sinta incentivado a usufruir do espaço urbano. Outros factores, como por exemplo, a quantidade e qualidade de mobiliário urbano são decisivos pois podem garantir maior ou menor segurança e conforto, melhor ou pior qualidade visual ou maior ou menor incentivo à interrupção de deslocamentos impessoais. Relembre-se a situação dos espaços verdes enquanto espaços públicos e a importância dada a iluminação e amplitude como garantia de segurança ou, ainda, a importância da presença de bancos, em qualquer espaço público, que funcionem como zona de paragem e repouso.

Cullen (2009), no global do seu trabalho em *Paisagem urbana*, vinha bastante a necessidade de cuidado no tratamento dos detalhes que constroem um espaço público para que este seja atrativo de pessoas, fomentando o seu relacionamento. Defende que são os pormenores (como por exemplo, um letreiro, uma textura, uma reentrância, etc.) que personalizam e dão vida a cada território.

Mais uma vez, Gehl também se cruza no pensamento do colega, embora com contornos diferentes. Admite a importância do tratamento dos pormenores, dos pequenos elementos urbanos, mas põe permanentemente em destaque dois factores dependentes, que considera fundamentais para a qualificação de um espaço, em termos físicos e de trocas sociais: em primeiro, toda a escala do desenho deverá respeitar a *human dimension* e em segundo, numa cidade deve ser dada prioridade ao peão e ao ciclista e, para isso, deverá haver uma redução urgente de tráfego automóvel, só assim mais pessoas serão convidadas a viver o espaço urbano.

Como exemplo de sucesso e modelo a observar, o autor menciona Veneza:

Venice has everything, dense city structure, short walking distances, beautiful courses of space, high degree of mixed use, active ground floors, distinguished architecture and carefully design details – and all on a human scale. (...) sophisticated framework for city life (...) issuing a whole hearted invitation to walk. (Gehl, 2010, p. 13)

Para além deste exemplo, outros, onde a área atribuída à circulação pedonal prevalece sobre aquela dada ao tráfego automóvel comprovam o impacto positivo do desenho destes espaços nas relações sociais.

As transformações que modificaram o *design* de alguns espaços em Nova Iorque, tornando-os mais equitativos e aproximados da escala humana, são ainda outro exemplo de como um espaço pode promover certos comportamentos sociais (Fig.20).



Fig.20 Nova Iorque (antes e depois da intervenção)

Fonte: <http://gehlarchitects.com/work/cases/>

A evolução de conhecimento nesta temática tem sido progressiva e, atualmente (2014), arquitetos e urbanistas, já dispõem de um leque confortável e valioso de princípios de desenho que ajudarão na obtenção de uma melhor qualidade de vida urbana e social.

Os exemplos acima apresentados demonstram a utilidade dos estudos integrados das duas disciplinas (Arquitetura e Ciências sociais) mas, para além da influência das variáveis urbanas nas sociais será que o inverso também ocorre?

5.3 O PAPEL DA AÇÃO PARTICIPATIVA NO SUCESSO

DO ESPAÇO URBANO

Não só a organização do espaço pode surtir efeitos na componente social. A participação e envolvimento da população poderão ser decisivos para que um espaço respeite as necessidades dos indivíduos e por eles seja aceite de bom grado. Sendo assim, com a crescente consciencialização da importância da ação participativa e com a facilidade prática (por exemplo, através de inquéritos online) em envolver massas no processo de atribuição de ideias e decisão, as iniciativas neste âmbito têm aumentado.

Realmente, esta interação entre as comunidades e os responsáveis pelas intervenções no território, integram e responsabilizam a população no que toca as políticas e estratégias que são levadas a cabo. Estas iniciativas são, por esse motivo, de extrema relevância, na medida em que, valorizam a opinião da população (potenciam o carácter democrático das decisões) e constroem um caminho para aproximar as transformações das necessidades e prioridades da população. Portanto, se um político ou urbanista, através deste método, conseguirem tomar conhecimento das expectativas da população e inclui-las no seu trabalho, muito provavelmente as estratégias de atuação no território delimitadas pelos próprios, alcançarão o sucesso no que diz respeito à qualidade de vida. A próxima afirmação vai ao encontro do raciocínio apresentado.

....By enabling communities to help shape decisions on policies and services will support civil renewal and strengthen the legitimacy of the institutions of government. The more effectively communities are engaged in shaping services, the more likely it is that quality will be delivered (Home Office/ODPM, 2005 in Jupp, 2007, p. 332).

Em Portugal, nomeadamente a Câmara Municipal de Lisboa (CML), tem procurado corresponder à tendência de valorizar a ação participativa com o objectivo de garantir o sucesso do espaço urbano. Ao nível do município, o *orçamento participativo* é uma iniciativa que recolhe sugestões e propostas da população relativamente ao território lisboeta (em termos de mobilidade, espaço público, áreas verdes, entre outros), com o apoio de uma plataforma online.

A CML de Lisboa orgulha-se de ter sido pioneira na implementação deste género de iniciativas ao nível Europeu e confirma que, o interesse da população nestas ações têm aumentado (em cinco anos o número de participantes passou de 1000 para 36000)²⁵.

Numa escala mais aproximada, o projeto *Agenda 21 Local Lisboa*, incentiva a participação da população residente na definição de estratégias sustentáveis para o Bairro onde esta se insere. Mais uma vez, o objectivo é perceber quais as preocupações dos indivíduos que habitam num espaço urbano delimitado e, em conjunto, definir métodos de atuação eficazes.

Em teoria, estas iniciativas de inclusão da população são de facto enriquecedoras para urbanistas, facilitando o sucesso dos seus planos de atuação, todavia, enfrentam ainda algumas dificuldades e limitações. O interesse e disponibilidade dos indivíduos para se envolverem ativamente nestes movimentos nem sempre corresponde às expectativas. Seja por desconhecimento, inerente à possível inacessibilidade da informação ou fraca divulgação, pela indiferença ou simples descrença de que a sua opinião e tempo serão credibilizados.

Investir nestas ações de discussão e partilha de ideias continua, portanto, a ser necessário. Criar métodos de aproximação à população permitirá não só

²⁵ Informação disponível em: www.cm-lisboa.pt, acedido em Setembro de 2014

analisar as condições de vida dos residentes no espaço urbano como descobrir aquilo que para os mesmos é mais determinante para uma melhoria na qualidade de vida.

6. QUANTIFICAÇÃO DA QUALIDADE DE VIDA

Quantificar qualidade de vida é uma tentativa de conferir aplicabilidade a todos os conceitos que anteriormente foram discutidos. E aqui a palavra tentativa reforça a ideia de que nem sempre os resultados conseguidos são claros e lineares. Obviamente, dada a complexidade e subjetividade que estas noções reduzidas a três palavras sugerem, também a transposição das mesmas para valores e medidas concretas que sejam válidas para todos não é uma tarefa leviana.

No entanto, a procura de soluções que nos permitam efetivamente perceber o que um lugar ou situação nos causa de positivo ou negativo já remonta aos tempos do domínio Grego, onde filósofos de renome se ocupavam com estas questões e criavam hipóteses de quantificação variadas (Mohit, 2013).

Desde então, esses estudos não só têm vindo a ser continuados como alastraram para outras áreas também, nas últimas décadas com mais intensidade. Assim, qualidade de vida pode ser avaliada sobre várias perspectivas, dependendo se a avaliação pretende servir de ferramenta para atuar na componente política, saúde, urbana etc. (Fig.21).

Disciplines	Major concern	Measurement	Nomenclature
Economics / Political Science	Income, poverty	Objective	QOL
Sociology/Psychology	Individual/ Community well-being	Subjective	QOL/ QOWL
Health studies	Individual well-being	Subjective	HR-QOL
Housing	Housing satisfaction	Subjective well-being	QOL-Housing
Marketing	Product satisfaction	Subjective well-being	QOL-Marketing
Cities level analysis	Livability	Objective	QOL-livability
Urban analysis	Urban living condition	Objective/ subjective	QOUL

Fig.21 Disciplinas relacionadas com o estudo de qualidade de vida

Fonte: Mohit, 2013, p.35

Apesar disso, cada vez mais se verifica uma necessidade de interajuda entre disciplinas, por forma a enriquecer conhecimentos e aperfeiçoar as políticas de atuação.

6.1.1 MEDIDAS E INDICADORES EXISTENTES

Sendo qualidade de vida (QV) um conceito multidimensional e tão variado, a sua medição varia também consoante a escala da avaliação e/ou a(s) área(s) de estudo envolvidas. Portanto, como resultado são inúmeros os instrumentos de medição que podemos encontrar atualmente.

Se nos posicionarmos numa escala internacional, onde o universo de estudo é o mundo, geralmente o que ocorre é a inclusão de muitas variáveis generalizadas na quantificação (para que seja possível abordar as diversas dimensões de qualidade de vida). Neste contexto, têm vindo a ser aplicados uma série de indicadores que tendem a agrupar a população mundial pelo respectivo país, para posteriormente, com base num estudo comparativo, o mais abrangente e coerente possível, criar padrões orientadores. Todavia, o ponto fraco de atuar a esta escala é ironicamente a generalização. Essa generalização pode trazer problemas, não só porque um indicador de uma determinada componente de QV pode ter importâncias diferentes consoante as particularidades de cada população como pode também, a representação de uma dessas, através de um só indicador, não ser suficiente ou, ainda, dependendo das variáveis escolhidas para o estudo, podemos influenciar fortemente resultados.

De qualquer modo, muitos são os índices desta escala que têm vindo a ser criados, sempre com o objectivo de serem os mais completos e plausíveis possível.

Assim, numa escala internacional, um dos primeiros indicadores surgiu em 1934. O Produto Interno Bruto (PIB) calcula o nível de conforto económico de um dado país. Apesar de, nos dias de hoje, haver mais consciência de que este é extremamente incompleto para definir a existência ou não de qualidade de vida, dado que se baseia somente em dados económicos como o *income* ou a produtividade, a verdade é que este era já um estudo a larga escala que permitia

estabelecer uma comparação entre padrões de vida (*standard of living*), que variavam para melhor ou pior consoante o grau de poder económico²⁶.

Com a crescente preocupação acerca de questões do bem-estar e conforto do ser humano, sobretudo nos últimos 50 anos, continuaram a aparecer índices que procuravam acrescentar outras dimensões à mensuração de qualidade de vida. Caso disso é o Índice de Desenvolvimento Humano (Human Development Index, HDI), criado em 1990, que apesar de ter sido concebido por dois economistas, procurava quantificar o desenvolvimento de um país através da inclusão de dados indicativos de bem-estar do ser-humano, além dos dados de cariz económico. Exemplo de um desses dados é o cálculo da esperança média de vida, cujo o intuito é representar a longevidade e saúde.

Desde a sua criação que este índice é então utilizado pela Organização das Nações Unidas (ONU) por forma a estabelecer um *ranking* de países segundo as opções de vida disponíveis para cada um deles. Contudo, já sofreu algumas alterações, em 2010, com a introdução do fator desigualdade e com a transformação deste, para que além de calcular o desenvolvimento presente de um país, fosse possível também prever esse desenvolvimento. Neste último caso, por exemplo, em vez de ser medido o grau de escolaridade passam a ser considerados os anos de escolaridade previstos²⁷.

Em 2012, aparece o World Happiness Report (WHR) intitulado de *1st Global happiness survey*, ou seja, primeiro indicador global de felicidade. Como o próprio nome denuncia, tem por objetivo medir internacionalmente o bem-estar nos diferentes países, para que posteriormente essa informação ajude na construção de políticas relativas ao país em questão. Este indicador funciona praticamente como complemento ao anterior, pois para além de utilizar dados semelhantes, como a esperança média de vida ou o produto interno bruto,

²⁶ Disponível em: http://en.wikipedia.org/wiki/Gross_domestic_product, acedido em: Agosto 2014

²⁷ Disponível em: http://en.wikipedia.org/wiki/Human_Development_Index, acedido em: Agosto 2014

acrescenta conceitos subjetivos como, por exemplo, liberdade e generosidade sendo, por isso, mais completo²⁸.

Além dos anteriores, existem ainda outros índices, que embora tenham menos destaque por serem facilmente preteridos por outros mais complexos, não deixam de ser importantes.

O primeiro desses casos é o *Physical Quality of Life Index* (PQLI), criado por um sociólogo, nos anos 70. Formulado pouco tempo depois do PIB, este índice foi inovador, na medida em que, foi pioneiro na desvalorização das questões económicas colocando em destaque as estatísticas relacionadas, por exemplo, com a mortalidade infantil e a esperança média de vida. Esta estratégia permitia que os resultados fossem mais positivos, pois na altura verificava-se uma melhoria nos valores das estatísticas consideradas. Mais tarde, nos anos 90, este índice foi substituído pelo HDI, que incluía tanto as preocupações económicas do PIB, como as sociais presentes no PQLI, sendo por essa razão mais equilibrado e admissível.

Entre muitos outros, podemos ainda mencionar o Happy Planet Index (HPI) criado em 2006, que introduz nos cálculos de qualidade de vida a *ecological footprint*, em português, pegada ecológica, afastando assim do top do *ranking* países que não sejam tão bem sucedidos na componente ambiental²⁹.

Como se pode verificar, a oferta de formas de medir a qualidade de vida é elevada. Estes são apenas alguns dos exemplos de maior destaque no que toca a um nível internacional, são indicadores utilizados por grandes instituições como é o caso do HDI, ferramenta da Organização das Nações Unidas (ONU), que pretendem estabelecer comparações sobretudo entre países, ou seja, a grandes escalas e com base em todas as dimensões de qualidade de vida.

Obviamente, se reduzirmos a escala a uma área ou grupo temático específico existiram outros indicadores que mais adequadamente vão ao encontro das expectativas de resultados. Por exemplo, existem índices cujo propósito é avaliar qualidade de vida segundo uma avaliação de critérios exclusivamente

²⁸ Disponível em: http://en.wikipedia.org/wiki/World_Happiness_Report, acedido em: Agosto 2014

²⁹ Disponível em, http://en.wikipedia.org/wiki/Quality_of_life, acedido em: Agosto 2014

relacionados com a saúde (Alves, 2011). Nesta situação é também possível confrontar diferentes países ou optar por uma escala menos ampla, depende da finalidade do estudo.

Em suma, o ponto importante a reter é que quando falamos em quantificar qualidade de vida não existe uma receita simples e linear a seguir. Muitas são as ferramentas de trabalho disponíveis, que podem variar de escala e capacidade de abrangência de temáticas.

Mas se por agora nos mantivermos ainda na panóplia de índices disponíveis, de escala internacional, falta referir aquele que mais destaque tem ganho desde a sua apresentação recente em 2011, por parte da *Organization for Economic Co-operation and Development* (OECD)

O *Better Life Index* (BLI) procura, à semelhança dos seus antecedentes, medir o bem-estar de uma população. É constituído por 11 indicadores sendo que a cada um é atribuído um valor de 0 a 10, em que a metodologia para essa atribuição reside na avaliação de um a três dados estatísticos, para cada indicador. Os indicadores são: *Moradia* (condições de moradia e gastos), *renda* (renda do lar e riqueza financeira), *empregos* (rendimentos, segurança no emprego e desemprego), *comunidade* (qualidade da rede de apoio social), *educação* (nível de educação e proveito tirado dele), *meio Ambiente* (qualidade do meio ambiente nos arredores), *engajamento Cívico* (envolvimento com a democracia), *saúde*, *satisfação pessoal* (o quanto a pessoa se considera feliz), *segurança* (taxas de assassinatos e agressões), *vida/Trabalho* (tempo de trabalho e tempo dedicado ao lazer). Por exemplo, no caso do indicador *meio ambiente*, o valor de 0 a 10 atribuído para cada país é calculado através da análise da qualidade do água e poluição do ar.

Porém, o BLI não marca a diferença somente pelos indicadores escolhidos, mas sim por outras particularidades, são elas a sua interatividade e capacidade de considerar a opinião do indivíduo. Contrariamente a todos os restantes que foram abordados anteriormente, que conferem o mesmo peso a todos os critérios envolvidos num índice, este por sua vez consente que cada sujeito de cada país estabeleça uma hierarquia desses critérios, alterando por consequência o *ranking* de Países, que se torna mais fiel às suas considerações.

Esse procedimento é possibilitado pelo *site*³⁰ criado pela OCDE *Better Life index*, onde posteriormente à escolha do grau de importância para cada componente se visualizam as alterações provocadas pelo *nosso* índice.

Considerando um exemplo extremo, suponhamos que ao localizar o país do nosso interesse, constatamos que está nas últimas posições do *ranking*, isto porque o país alcançou valores baixíssimos para praticamente todos os indicadores, excepto na saúde, onde quase atinge o valor máximo (10). Ora, se na importância dada a cada indicador for atribuída maior relevância à saúde e os restantes mantiverem uma importância semelhante e baixa, por inerência, o país em questão deixará com certeza os últimos lugares, subindo no *ranking*. Para o sujeito que construiu o índice de acordo com aquilo mais valorizada, o país em estudo deverá estar melhor posicionado. Torna o índice mais próximo da população. Esta operação é válida para toda e qualquer pessoa que aceda ao *site* e, além disso, permite que posteriormente sejam comparados e partilhados os resultados de cada indivíduo mundialmente.

Portanto, apesar de se tratar de um método de quantificação de qualidade de vida à escala global, que tende a simplificar e generalizar conceitos e além disso por de parte, por exemplo, valores culturais e a singularidade do ser humano, neste caso, isso não acontece. A opinião e percepção do indivíduo, que geralmente apenas se consegue numa escala mais aproximada, é incluída no estudo através da interatividade e atualidade dos dados conseguidos através do *site*. Mas este equilíbrio entre generalização e individualização nem sempre é fácil. Nesta escala global, tem-se justamente procurado incluir dados que representem as várias componentes (política, económica, social, urbana, saúde, etc.) e dimensões subjetiva e objectiva de QV. Por isso, obviamente, estão incluídas as componentes que para este estudo em particular mais interessam (social e urbana) mas a redução da sua complexidade a dois ou três indicadores poderá não ser suficiente para definir estratégias de atuação nas áreas específicas. Isto é, mesmo que decorram melhorias nas fragilidades dos índices globais, ou seja, haja sucesso na inclusão da percepção do indivíduo (como no caso do BLI), podemos ainda ter as dimensões de qualidade de vida representadas

³⁰ Disponível em: <http://www.oecdbetterlifeindex.org/>

superficialmente. Por exemplo, se num determinado índice o urbanismo surge representado pelo fator qualidade arquitectónica, mesmo que o sujeito lance uma opinião e confira um peso a este indicador, na verdade a informação que obtemos respeitante à componente urbana de qualidade de vida é muito débil, pois qualidade arquitectónica pode ser decomposta em muitos outros conceitos que não são expressos e discutidos. Por esta razão, a esta escala é muito difícil, senão impossível, compreender o contributo de cada componente para a qualidade de vida em termos gerais. Os critérios considerados nas análises são de certa maneira vagos e insuficientemente aprofundados, impossibilitando a identificação daqueles através dos quais devemos atuar e aproximarmo-nos das expectativas de uma população singular.

6.1.2 METODOLOGIAS DE QUANTIFICAÇÃO DE QUALIDADE DE VIDA

Além de índices gerais, algumas áreas científicas adaptaram ou criaram os seus próprios índices. De qualquer forma, quanto mais trabalhamos numa escala aproximada mais pormenorizada é a análise; é o caso dos índices que são aplicados a grupos de indivíduos ou cidades. Apesar de incluírem várias componentes na mesma quantificação, estas podem ser mais detalhadas e adequadas às condições locais.

Nesta escala de cidade, sobretudo a componente urbana de qualidade de vida ganha uma relevância maior porque condiciona ou impulsiona diretamente certas vivências, relações, acesso a serviços de saúde e atividades e até desenvolvimentos económicos e portanto, influencia de imediato a satisfação da população em questão no que toca ao bem-estar, tanto ao nível urbano como nos restantes.

Portanto, medir qualidade de vida considerando uma população concreta com as suas particularidades, numa cidade com determinadas características é uma análise provavelmente mais eficaz. Já permite uma desagregação, mensuração e qualificação de critérios que vão guiar quer urbanistas, com as variáveis exclusivamente urbanas, quer responsáveis de outras áreas, nas transformações a efetuar na localização e população em causa.

Neste sentido, existem nos dias de hoje formas de quantificação de qualidade de vida que resultam em tabelas comparativas de cidades ou de grupos mais reduzidos ainda, dependendo do objectivo do estudo; como é o caso do trabalho de Teresa Costa Pinto, Doutora em Sociologia do Território e Ambiente (2008).

No seguimento de tudo o que foi aqui desenvolvido, o enfoque adiante vai estar sobre formas de mensuração da componente urbana de qualidade de vida e relação com a dimensão social.

Grande parte dos envolvidos na quantificação de qualidade de vida urbana defendem a existência de dois tipos de abordagem principais. Quer, por exemplo, no trabalho de Robert W. Marans (2011) ou no de Mohammad Abdual Mohit (2013) a anterior afirmação está propagada.

Sendo assim, em termos gerais, a primeira abordagem baseia-se em dados objectivos, isto é, indicadores que avaliam e relacionam informações concretas que podem incluir a classe económica (*income*, posses e sucesso na carreira), políticas (criminalidade e despesas sociais), saúde e educação, ambiente (poluição e clima) e, por fim, sociais (mobilidade e condições de vida)³¹ ou, por outras palavras mais simples, agora de Marans (2011), são indicadores que aproveitam essencialmente as informações disponibilizadas pelos censos. O objectivo destes indicadores será compreender, inclusive ao longo do tempo, se as *metas de conforto* estabelecidas nas várias variáveis estão cumpridas.

Por outro lado, a segunda opção de análise é baseada em medidas subjetivas, ou seja, a avaliação é realizada através de juízos de valor e percepções de indivíduos sobre aquilo que para eles é ou não um relevante contributo para o seu bem-estar. É, portanto, um processo que visa contabilizar o nível de satisfação de um indivíduo face a uma determinada ação ou a sua vida em geral³². Neste

³¹ *Objective measurement of QOL includes economic status (income, possessions and career success), politics (such as crime rate and welfare expenditure), health and education, environment (such as pollution and climate) and social (such as mobility and living conditions)* (Mohit, 2013, p.40).

³² (...) *subjective assessments of QOL domains, including their satisfaction with specific phenomena and with their life as a whole* (Marans, 2011, p.11).

método, são introduzidos conceitos mais abstractos como o de felicidade, segurança ou relação de vizinhança (entre outros) que nos indicam não só se a vivência de uma população numa cidade em particular é positiva como nos podem fornecer pistas de como melhorá-la caso o entendimento da cidade seja negativo.

Ambas as abordagens são igualmente importantes e complementares. A primeira oferece-nos um *feedback* quase imediato das transformações e ações que realizamos no território, além de facilitar também uma análise temporal e comparativa, de modo a julgarmos se uma cidade no seu todo está a evoluir positiva ou negativamente. Já a segunda, permite constatar se as ações, por exemplo nomeadas como favoráveis, estão de fato a ser entendidas como tal, ou seja, se essas ações estão a ser verdadeiramente traduzidas numa vivência positiva. Enquanto que no primeiro caso, por exemplo, se calcula o número e/ou área de espaços verdes por pessoa e se verifica se respeita os parâmetros de referência, no segundo, aquilo que se analisa é se esses espaços são realmente relevantes e adequados para a população, isto é, se são percebidos e vividos de forma favorável. A quantificação de qualidade de vida poderá ser efectuada de acordo com uma das abordagens apenas, sendo talvez a segunda mais específica e independente dado que é direccionada e contacta diretamente com uma população concreta, num lugar definido. Contudo, não se pode negar que é sempre uma mais valia relacionar as duas, uma vez que se podem completar.

O estudo a ser desenvolvido mais adiante identificar-se-á precisamente com o segundo método. Tratando-se de um inquérito, há um contato direto com a população, através do qual será desenvolvida uma avaliação perceptiva sobre um determinado lugar, tendo em conta a análise das variáveis, anteriormente desenvolvidas, que podem melhorar ou piorar a qualidade de vida. O intuito é perceber qual a importância, para a população, das variáveis urbanas e sociais face às restantes e, depois, dessas quais as que surtem maior efeito na qualidade de vida (urbana e social). Por agora, o foco está ainda na compreensão dos métodos de quantificação de qualidade de vida, ao nível internacional e nacional.

6.2.1 MEDIDAS E INDICADORES EXISTENTES

Portugal não escapa de ser alvo da aplicação dos índices de cariz internacional anteriormente referidos. Assim, a sua avaliação enquanto País é elaborada com base nesses estudos desenvolvidos, na sua maioria, pela ONU, como é o caso do HDI ou do WHR. De facto, considerando Portugal no seu todo, uma das poucas bases de avaliação disponível é precisamente o que determinou a posição conseguida no *ranking*, nos diversos índices calculados, relativos à de qualidade de vida. De resto, em vigor, sobram os estudos realizados pelo Instituto Nacional de Estatística (INE)³³, onde o Índice Sintético de Desenvolvimento Regional (ISDR), desde 2011, representa talvez uma das tentativas mais coesas de perceber os pontos fortes e fracos de Portugal, no que toca ao seu desenvolvimento. Apesar de, como o próprio nome indica, este ser um índice calculado para as 30 diferentes regiões portuguesas (entre elas, Grande Lisboa, Grande Porto, Serra da Estrela, Minho, etc.) e permitir uma análise numa dimensão um pouco mais aproximada, possibilita também uma visão à escala nacional, sobre o estado e forma de desenvolvimento sobretudo nas áreas política, económica, social e de saúde.

O ISDR tem periodicidade anual e é composto pela análise de três conceitos principais: competitividade, coesão e qualidade ambiental. Ora,

O índice de competitividade pretende captar o potencial (em termos de recursos humanos e de infraestruturas físicas) de cada sub-região em termos de competitividade, assim como o grau de eficiência na trajetória seguida (medido pelos perfis educacional, profissional, empresarial e produtivo) e, ainda, a sua eficácia na criação de riqueza e na capacidade demonstrada pelo

³³ Disponíveis em: www.ine.pt

tecido empresarial para competir no contexto internacional (INE, 2011, p.2).

O índice de coesão procura refletir o grau de acesso da população a equipamentos e serviços colectivos básicos de qualidade, bem como os perfis conducentes a uma maior inclusão social e a eficácia de políticas públicas traduzida no aumento de qualidade de vida e na redução das disparidades territoriais (INE, 2011, p.3).

A qualidade ambiental está associada às pressões exercidas pelas atividades económicas e pelas práticas sociais sobre o meio ambiente(numa perspectiva vasta que se estende à qualificação e ao ordenamento do território), aos respectivos efeitos sobre o estado ambiental (...)” (INE, 2011, p.4).

Mais recentemente, no início de 2013, o INE divulgou a sua intenção em avançar com o projeto de lançamento de um Índice de bem-estar para Portugal.

O objectivo é acompanhar o desenvolvimento na matéria por parte de outros países europeus e internacionais (ex. Brasil) e usar estes índices como ferramentas essenciais para compreensão das características ligadas à população e consequente promoção do exercício de cidadania e melhor adaptação de políticas públicas, que vão ao encontro da qualidade de vida e progresso social (INE, 2014). Logo, este índice *estrutura e analisa uma bateria de indicadores associados ao bem-estar e agrega-os em vários domínios de análise, que permitam quantificar o nível de bem-estar das famílias* (INE, 2013, p.1).

Para a construção do mesmo, a temática foi dividida em dois grandes grupos, que depois se decompõem. Condições materiais de vida, em que se quantifica o bem-estar económico, a vulnerabilidade económica e o trabalho e remunerações, através ainda de outras subdivisões como, por exemplo, as possibilidades correntes e futuras de consumo ou a pobreza monetária. E, qualidade de vida cujos subgrupos são: saúde, balanço vida-trabalho, educação,

conhecimento e competências, relações sociais e bem-estar subjetivo, participação cívica e governação, segurança e criminalidade e, por fim, ambiente. (INE, 2013). O total de indicadores é analisado no intervalo de tempo que decorre de 2004 a 2011.

Para a aplicação desta metodologia, apoiada no conhecimento e experiência de organizações internacionais como a OCDE ou a Eurostat, o INE contou com a sua base de dados mas também com a informação disponibilizada por iniciativas europeias dos género.

Já no fim do ano (2013), foram anunciados os primeiros resultados através de gráficos comparativos e descrições sucintas. Numa conclusão geral e sintética, foi possível concluir que *dos 10 domínios que integram o IBE, a Educação, a Saúde e o Ambiente são as componentes do bem-estar com evolução mais favorável no período analisado* (INE, 2013, p.1). Por outro lado, (...) *os domínios Trabalho e remuneração e Vulnerabilidade económica são aqueles cuja evolução foi mais desfavorável* (INE, 2013, p.1).

Desta forma, torna-se inegável que em Portugal tem-se demonstrado uma preocupação crescente com a reflexão e quantificação de qualidade de vida por forma, a criar estratégias de desenvolvimento bem fundamentadas e adequadas a todas as dimensões (social, económica, etc.). No entanto, numa escala mais aproximada, tratando-se dos municípios ou até mesmo freguesias, o sistema de análise é deficiente. Não existe ainda no ativo um conjunto de diretrizes, válido para todos, através dos quais se possa proceder à quantificação de qualidade de vida. Neste campo, os trabalhos de âmbito académico são os que mais procuram soluções e se destacam.

Regendo-se quer pela abordagem objetiva, numa avaliação de dados estatísticos, quer pela outra de ordem subjetiva, onde a opinião e percepção individual são o foco, a verdade é que o motor por de trás dos estudos é o mesmo; encontrar formas de agir sob uma população e área definidas, ou seja, tendo em conta as características particulares da pessoa-sítio, tudo com vista a melhorar a qualidade de vida.

José Manso *et.al* (2012), responsável pelo observatório para o Desenvolvimento Económico e Social da Universidade da Beira Interior (UBI), retrata um destes casos, onde a mensuração ao nível do município é feita através de dados estatísticos disponibilizados pelo INE. José Manso desenvolveu, juntamente com os seus colegas, o trabalho, *Os Municípios e a qualidade de vida*, onde procura descobrir as disparidades entre os diversos municípios de Portugal através da criação de um indicador de desenvolvimento económico e social que permita medir a qualidade de vida para cada um dos 308 concelhos existentes. O índice foi elaborado da seguinte forma: *As variáveis socioeconómicas utilizadas no presente estudo foram previamente agrupadas em condições materiais, condições sociais e condições económicas, cada uma das quais englobando vários indicadores* (Manso *et.al*, 2012, p.3)

Curiosamente, já em 2008, havia sido desenvolvido um trabalho semelhante, também elaborado pela mesma instituição, (Observatório para o Desenvolvimento Económico e Social da Universidade da Beira Interior). O índice concelhio de qualidade de vida, foi inclusivamente tornado público através do jornal *Destak* (30 Janeiro, 2008, p.6) (Fig. 22).



Fig.22 Destak
Fonte: Destak, 30 Janeiro, 2008, p.6

Contrariamente ao trabalho anterior, Pinto (2008), opta pela abordagem subjetiva e procura mostrar que quantificar qualidade de vida através essencialmente da percepção do(s) indivíduo(s) é válido. O seu trabalho, restrito à Área Metropolitana de Lisboa, inclui assim como condições de análise: a noção de qualidade de vida interiorizada por indivíduos e grupos, a forma como os indivíduos percebem a sua qualidade de vida através do grau de satisfação com vida e avaliação de quais os *determinantes de qualidade de vida*. A medição

com base nestas noções foi posteriormente efectuada sob a forma de um inquérito, depois interpretado sob a forma de gráficos.

Além destes estudos de âmbito académico outras organizações pretendem hierarquizar concelhos ou cidades considerando a qualidade de vida dos mesmos. Prova disso é o estudo da Associação de Defesa do Consumidor (Deco), o último publicado em 2012, que após analisar mais de 3000 amostras relativas a 21 cidades, colocou Viseu como a cidade de maior qualidade de vida. A mesma cidade já havia sido detentora do mesmo título em 2007. Apesar da utilização de inquéritos dar a entender que a base de avaliação foi a percepção dos indivíduos e da divulgação da intenção em considerar pesos para as variáveis em observação, a Deco não tornou acessível, pelo menos facilmente, os critérios e métodos de análise. Apenas revela que o mesmo inquérito foi realizado em países como Espanha, Itália, Bélgica e Brasil³⁴.

Desde 2000, a Europe Business Assembly (EBA), uma organização sediada em Oxford, Reino Unido, procura destacar personalidades e galardoar aqueles que são os locais mais apelativos. Uma vez mais, Viseu voltou distinguir-se como a melhor cidade. Além da qualidade de vida foram considerados critérios de *atractivos turísticos, e questões económicas, políticas e sociais*³⁵.

Independentemente do índice ou metodologia de quantificação de qualidade de vida que se esteja a considerar a verdade é que estudos deste âmbito representam uma ferramenta muito útil para uma melhor atuação por parte dos responsáveis de cada área científica (economistas, políticos, sociólogos, urbanistas, etc.). No caso concreto dos urbanistas, este género de avaliações, sobretudo de escala mais aproximada, possibilitam-lhes retirar pistas valiosas sobre como avançar nos seus projetos, ou seja, sob que princípios se devem reger no desenvolver de planos urbanos por forma a ir sempre ao encontro daquilo que é benéfico e desejado pela população, da área susceptível de intervenção.

³⁴ Disponível em: www.deco.proteste.pt, acedido em Setembro de 2014

³⁵ Disponível em: www.jornalviarapida.com, Quinzenário Regional de Viseu, Maio 2013, acedido em Setembro 2014

6.2.2 PLANOS URBANOS COMO INSTRUMENTO DE ATUAÇÃO

De acordo com Fernanda Paula Oliveira, em *Direito do urbanismo do Planeamento à Gestão* (2010), os planos urbanos surgem inseridos na disciplina Direito do Urbanismo que segundo palavras da autora:

(...) é o ramo do direito que regula as mais importantes formas de intervenção nos solos, dele fazendo necessariamente parte as normas definidoras dos parâmetros urbanísticos, quer sejam emanadas pelo Estado quer pelas próprias autarquias locais onde se incluem, com especial relevo, as normas de planeamento (Oliveira, 2010, p.10)

Assim, nesta rede complexa de regras, políticas e diretrizes que visam ordenar o território da forma mais regrada e coerente possível, esta inserido o planeamento urbanístico que ocupa uma posição muito importante uma vez que é através do mesmo que serão feitas as transformações no território, logo, postos em prática os objectivos delimitados na teoria.

Obviamente esse planeamento deverá ser coeso, bem fundamentado e estruturado e portanto deverá ser posto em prática através de instrumentos de planeamento que garantam isso mesmo. Ora, esses instrumentos são os planos, que dizem respeito a um processo contínuo que vai desde a sua elaboração até à sua execução, avaliação e monitorização (Oliveira, 2010). Estes, por sua vez, variam depois em funções e hierarquia mas, segundo Fernanda Oliveira, obedecem sempre a um *conceito unitário*: *O plano é o “acto de um órgão administrativo que, através de diferentes medidas interligadas, visa a realização de uma situação de ordenamento.* (Oliveira, 2010, p.11)

No caso de se tratar de questões de ordem urbana, planos urbanísticos, estamos então no âmbito dos planos territoriais que *têm o território por objecto com o intuito de intervir directamente sobre ele.* (p.10). Neste caso, trata-se de um grande grupo de instrumentos que mais adiante será comentado.

Em suma, o direito do urbanismo é uma disciplina jurídica que cria regras de âmbito político, económico e urbano cujo o objectivo é criar um sistema de diretrizes o mais articulado e eficiente possível relativo à totalidade do território português. As leis do urbanismo – planeamento urbanístico - é como podemos constatar uma das componentes significativas dessa disciplina. Essas regras e leis são depois efetivamente organizadas, estruturadas e postas em prática através dos planos, designados na sua totalidade por instrumentos de planeamento. Os instrumentos/planos urbanos constituem um grupo vasto (inserido nos planos territoriais) que obedece a uma hierarquia, diferentes escalas de intervenção e conteúdos.

É precisamente essa estrutura que será agora sinteticamente desenvolvida por forma a tornar-se mais claro como é que os planos urbanos podem funcionar como instrumento de atuação e contributo para a qualidade de vida.

Em primeiro lugar como grande grupo que abrange todos os tipos de planos está a Lei de Bases da Política de Ordenamento do território e de Urbanismo (LBPOTU) cujo o objectivo é de facto garantir que o sistema de planos está bem definido, ou melhor, é a LBPOTU que define como se devem articular os planos, qual a sua hierarquia, categoria e razão de existência.

Assim, consoante o critério de agrupamento que quisermos considerar os planos organizam-se de forma ligeiramente diferente. Por exemplo, se considerarmos aquilo que a autora designa por *âmbito dos interesses prosseguidos* os planos organizam-se segundo três grupos: Nacional, que como o próprio nome indica, os objectivos prendem-se com o estabelecimento de uma estratégia para a globalidade do território Português, estabelecendo diretrizes para os níveis regional e municipal e ainda dos planos sectoriais. O grupo seguinte é o Regional, mais uma vez, fazendo jus ao nome, o intuito dos planos incluídos é o de ordenar as áreas regionais através do estabelecimento de diretrizes para o ordenamento municipal. O último grupo é o municipal, que apesar de se reger pelos anteriores cria também estratégias específicas de intervenção. Se, por outro lado, utilizarmos como critério de classificação o *âmbito territorial de aplicação*, então o número de grupos aumenta de três para cinco sendo eles – Nacional, Regional, Supramunicipal, Municipal e Inframunicipal. Poderíamos ainda continuar, tendo

agora em conta a finalidade dos mesmos ou grau de concretização. Contudo, o que importa reter é que de facto existe uma constante tentativa em articular tudo da melhor forma e clarificar o papel que cada instrumento de gestão urbanística deve assumir. Como se pode verificar, não é de todo uma tarefa simples dado que todos os planos são complexos, podendo inclusive agrupar-se de formas distintas. Porém, de uma forma simplificada é possível organizar e compreender como estes se complementam.

No topo da hierarquia está indiscutivelmente posicionado o Plano Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), que trata as *grandes opções com relevância para a organização do território nacional*. (Oliveira, 2010, p.21). Coopera a uma escala Europeia e é o elemento orientador dos restantes planos. O seu objectivo principal é definir estratégias que certifiquem um desenvolvimento territorial coeso e sustentável.

Em seguida existem os Planos Sectoriais, que se incluem também numa escala Nacional e que se ocupam com desenvolvimento positivo de vários sectores como: comunicações, educação, turismo, entre outros, através da formulação e concretização de estratégias.

Quanto aos Planos Especiais de Ordenamento de Território, *abrangem a área necessária para o interesse específico a prosseguir* (Oliveira, 2010, p.30) e estabelecem *regimes de salvaguarda de recursos e valores naturais assegurando a permanência dos sistemas indispensáveis á utilização sustentável do território (n.º 1 e 2 do artigo 42.º)* (Oliveira, 2010, pp. 29-30).

Já os Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROT), aplicam as ideias elaboradas no PNPOT e Planos Sectoriais, nas áreas de cada Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) assegurando que os objetivos delimitados nos níveis anteriores são traduzidos para áreas e situações concretas que posteriormente sirvam de guia para os restantes (ex. Planos Especiais e Municipais).

Também por iniciativa da LBOTU foram criados os Planos Intermunicipais de Ordenamento do Território. Estes são todavia facultativos, apenas visam incentivar uma atuação integrada entre áreas municipais que sejam dependentes.

Posto isto, restam os Planos Municipais que estruturam precisamente as áreas municipais, viabilizando as diretrizes e objectivos decretados pelo nível nacional e regional. São responsáveis por estabelecer:

(...) regime do uso do solo, definindo modelos de evolução previsível da ocupação humana e da organização das redes e sistemas urbanos e, na escala adequada parâmetros de aproveitamento do solo e de garantia de qualidade ambiental (artigo 69º) (Oliveira, 2010, p.43).

Têm uma carácter prático muito forte, uma vez que, se subdividem ainda entre Planos Directores Municipais (PDM), Planos de Urbanização (PU) e Planos de Pormenor (PP) que com diferentes escalas, funcionalidades e objectivos concretos são as ferramentas para colocar em prática tudo aquilo que foi definido pelos planos no topo da hierarquia (Fig. 23).

Instrumentos de Gestão Territorial			Âmbito territorial	Natureza
Instrumentos de Desenvolvimento Territorial	Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)		Nacional	Natureza estratégica; estabelecem directrizes de carácter genérico com relevância na organização do território.
	Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROT)		Regional	
	Planos Intermunicipais de Ordenamento do Território (PIMOT)		Municipal	
Instrumentos de Planeamento Territorial (vinculativos para particulares)	Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT)	Planos Directores Municipais (PDM)	Municipal	Natureza regulamentar; integram directrizes definidas nos instrumentos dos âmbitos nacional e regional.
		Planos de Urbanização (PU)		
		Planos de Pormenor (PP)		
Instrumentos de Política Sectorial	Planos Sectoriais	Transportes, comunicações, energia e recursos geológicos, educação e formação, cultura, saúde, habitação, turismo, agricultura, comércio e indústria, florestas e ambiente.	Nacional	Natureza sectorial; desenvolvem e concretizam directrizes definidas no PNPOT.
Instrumentos de Natureza Especial (vinculativos para particulares)	Planos Especiais de Ordenamento do Território (PEOT)	Planos de Ordenamento de Albufeiras de Águas Públicas (POAAP)	Nacional	Natureza especial; traduzem compatibilização com PNPOT e PROT. Prevalecem sobre os PIMOT e os PMOT.
		Planos de Ordenamento de Áreas Protegidas (POAP)		
		Planos de Ordenamento da Orla Costeira (POOC)		

Fig.23 Quadro Síntese dos Instrumentos de Gestão Territorial

Fonte: Lei n.º 48/98, artº 7º, 8º e 10º e DL n.º 380/99, artº 23º e 24º.

A relação entre todos os instrumentos muitas vezes pode não ser tão óbvia como parece, dado que, cada vez mais, se prevê que uns complementem os outros ao invés de representarem um sistema rígido de pura hierarquia e obediência.

No entanto, aquilo que ocorre desde a LBOTU, é que no caso de se tratar do PNOT, estamos perante uma *relação de hierarquia pura (compatibilidade) que não admite qualquer excepção*(50) (Oliveira, 2010, p.66).

Tratando-se de Planos Sectoriais, Regionais e Especiais, a situação muda um pouco de figura. Neste caso está previsto que os especiais estejam abaixo, em termos de autonomia, dos restantes dois. Porém, é permitido que estes proponham alterações. Por isso, na prática, e talvez por estarem todos à responsabilidade da Administração do Estado, existe alguma flexibilidade entre o poder que uns exercem sobre os outros.

Abaixo de todos estes, na organização hierárquica, estão os planos intermunicipais e municipais. Todavia, este princípio tem cada vez mais sofrido alterações. Os planos municipais posicionam-se como os instrumentos mais relevantes pois a verdade é que, somente através dos mesmos se pode efetivamente transformar o território. Esse cariz mais prático, asseguram-no ao trabalharem em escalas mais aproximadas e específicas, através dos planos de urbanização e pormenor. E geralmente o que acontece é que, uma vez estabelecidas as estratégias, procura-se atuar o mais rapidamente possível e, portanto, quanto mais autonomia os planos municipais contiverem melhor. Essa é a razão que tem levado a uma maior mitigação entre o poder dos planos municipais relativamente aos remanescentes, que pode ter o senão de tornar tudo mais complexo. Mas, ainda assim, os planos municipais não deixam de ser a ferramenta mais útil para os urbanistas. Era aqui que se procurava chegar.

É através dos mesmos que o urbanista vai atuar e trabalhar em áreas específicas, podendo nessa altura aplicar os conhecimentos que possam advir de estudos sobre qualidade de vida. Realmente, este carácter prático surge no momento em que os planos municipais se desdobram em planos de urbanização e planos de pormenor, estes últimos que depois ainda se podem decompor, por exemplo, em planos de pormenor de salvaguarda, de intervenção em espaço rural ou de reabilitação urbana.

Essencialmente, estando em concordância com os de nível superior, quer nos planos de urbanização como nos de pormenor é possível ter um maior controlo sobre as transformações de um território. Basicamente, o que acontece é que estes analisam e trabalham as variáveis urbanas com recurso a relatórios e/ou peças desenhadas, que dizendo respeito a uma escala mais aproximada possibilitam depois ao urbanista aproximar as ações das necessidades e expectativas locais. Portanto, no caso dos planos de urbanização, estes pretendem alcançar:

(...) o equilíbrio da composição urbanística, estabelecendo nomeadamente, a definição da caracterização da área de intervenção identificando valores culturais e naturais a proteger; a concepção geral da organização urbana a partir da qualificação do solo (...) (Oliveira, 2010, p.50).

Ora, assim, apercebemo-nos de que apesar destes planos serem efetivamente mais específicos do que outros de nível acima (ex. PNPOT, PROT, etc.), ainda abordam o território de uma forma um pouco superficial e generalizada, fornecendo conteúdos importantes sobre o território mas que funcionam ainda maioritariamente como diretrizes e orientações, pois não assumem uma área territorial bem definida.

(...) os planos de urbanização apresentam-se como instrumentos de planeamento municipal cuja caracterização não depende já, como vimos, da área territorial a que se aplicam (o perímetro urbano), tendo antes passado a assentar nas finalidades que regulamentam: finalidades urbanas. (...) (Oliveira, 2010, p.50).

Sendo assim, os planos de pormenor são aqueles que vão assumir o carácter mais concreto, uma vez que, tratam um território bem definido, dentro da área municipal em causa, para o qual vão *desenvolver e concretizar detalhadamente propostas de organização espacial* (Oliveira, 2010, p.51). São,

portanto, os responsáveis pelo levantamento mais detalhado das características do território, pela definição do desenho urbano e fundamentação também através de peças escritas, dos quais resultaram concretamente as alterações no território.

Por estas razões, foi escolhido para este trabalho como caso de estudo, um Plano de Pormenor inserido no Município de Lisboa. A finalidade é exatamente perceber aquilo que foi trabalhado no mesmo e proceder a uma análise voltada para o tema aqui exposto - qualidade de vida.

Por outras palavras, o objectivo será compreender aquilo que foi definido pelo plano como estratégia de intervenção mas acima de tudo, perceber se essa intervenção está de facto a ir ao encontro das vontades e necessidades da população e se, por inerência, irá melhorar a qualidade de vida urbana e social da mesma.

7. CASO DE ESTUDO: PLANO DE PORMENOR DO EIXO URBANO LUZ BENFICA

7.1 Enquadramento territorial

O território respeitante ao caso de estudo abrange parcialmente três juntas de freguesia, Benfica, Carnide e São Domingos de Benfica inseridas na zona Noroeste do Município de Lisboa: sendo que, grande parte da área de intervenção (71%) concentra-se na primeira, 27% na segunda e os restantes 2% na última, dando uma área total de aproximadamente 113ha³⁶(Fig.24).

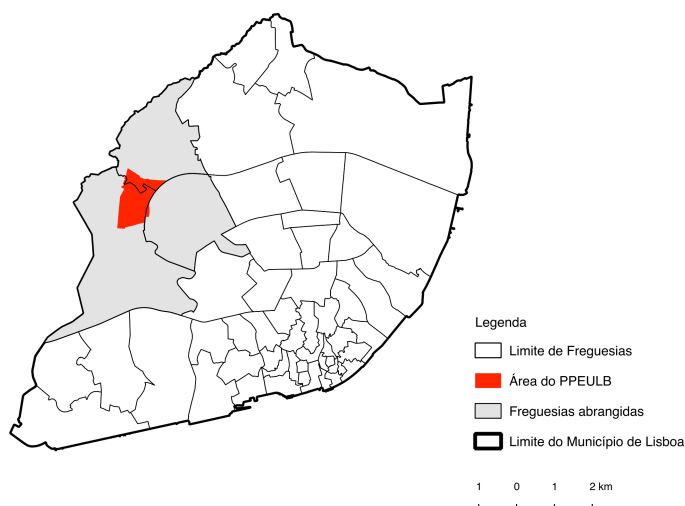


Fig.24 Enquadramento do PPEULB

A delimitação do plano de pormenor, a Norte, é feita praticamente pelo contorno do Centro Comercial Colombo e Hospital da Luz, acompanhando na maior parte o percurso da Av. dos Condes de Carnide. A Este, o limite da área de intervenção continua pela Av. General Norton de Matos, com apenas uma saliência junto ao Centro Comercial Fonte Nova. A Sul o limite mantém-se relativamente fiel a morfologia da Av. General Norton de Matos, mais uma vez, como apenas um pequeno desvio a Sudeste. Finalmente, a Poente, a área de intervenção termina ao longo da Avenida Gomes Pereira e Avenida do Uruguai, seguindo depois pelos contornos das fachadas Oeste do edifícios das ruas Atriz

³⁶ Relatório de Fundamentação, alteração ao Plano de Pormenor do Eixo Urbano Luz-Benfica, 2014, p.25, disponível em: www.cm-lisboa.pt

Maria Matos e Atriz Adelina Abranches, terminando o limite pouco depois da interseção com a Av. dos Condes de Carnide (Fig.25).

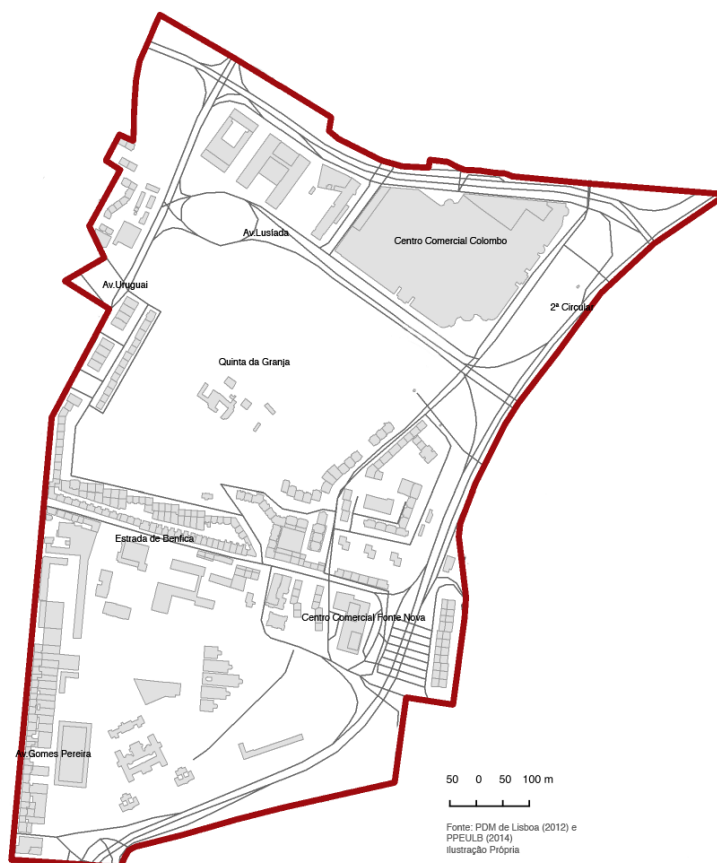


Fig.25 Limite do PPEULB

Em termos gerais, segundo o relatório de fundamentação, a área de estudo é caracterizada por uma malha urbana densa e relativamente consolidada e, também, pelo contacto com grandes eixos estruturantes da cidade que, por sua vez, estabelecem ligação com outros eixos relevantes a nível regional e nacional.

Num breve olhar sob a cartografia de 1911, de Silva Pinto, facilmente denotamos que , pelo menos desde essa altura, a zona de Lisboa onde se encontra inserida a área do caso de estudo (Benfica) fora bastante demarcada pela produção agrícola, sendo composta por diversas quintas e pontuada por palácios (Fig.26).

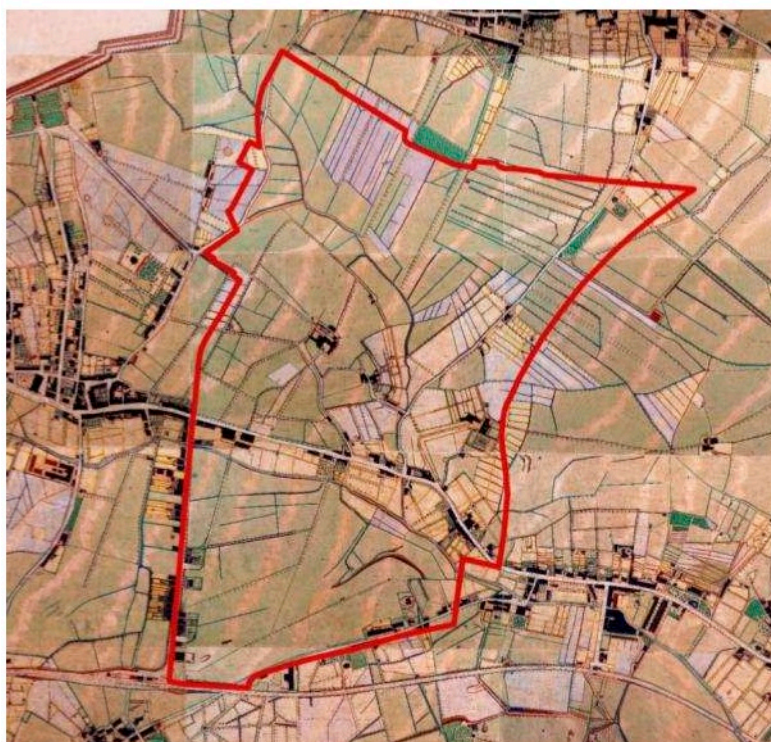


Fig.26 Limite do Plano sob Cartografia Histórica – Silva Pinto 1911
Fonte: Relatório de Fundamentação PPEULB, 2014, p.15

Para além disso, verificava-se também uma ruptura do território, no alinhamento Este-Oeste. Designado por Estrada de Benfica, o eixo, bastante vincado, assumia um papel estruturante, dado que conectava o centro da cidade aos subúrbios a Noroeste, na direção da Vila de Sintra.

O crescimento urbano desenvolvia-se a partir do próprio eixo, por ser a área de mais fácil acesso e fora estimulado também, segundo dados constantes no relatório de fundamentação, ainda na segunda metade do século XIX, com a construção da estação ferroviária de Benfica, inserida no percurso do caminho-de-

ferro da linha de Sintra e, embora mais tarde (início do século XX), pelo surgimento do eléctrico até às Portas de Benfica (Fig.27).



Fig.27 Portas de Benfica, 1970

Fonte: <http://biclaranja.blogs.sapo.pt>



Fig.28 Estação de Benfica da CP, 1955

Fonte: <http://retalhosdebemfica.blogspot.pt/2011/11/benfica-uma-freguesia-do-termo-de.html>

Ao longo do tempo, sobretudo a partir dos anos 50, muito devido a investimentos feitos no metropolitano e na estrutura viária, temos como exemplo a 2ª circular e Av. Lusíada, as quintas presentes no território foram sendo substituídas por usos residenciais ou outras atividades que não as agrícolas.

Em antigos terrenos da Quinta dos Condes de Carnide construíram-se o Centro Comercial Colombo, o Hospital da Luz e o Quartel da 3ª Companhia do Regime de Sapadores Bombeiros. (...) a antiga Quinta de Marrocos constitui área de equipamentos

de ensino secundário (...) (Relatório de Fundamentação, 2014, p.16)

A única que mantêm o seu carácter de área verde de produção e recreio é a Quinta da Granja, constituindo um marco importante da zona.

Nos anos mais recentes, fim do século XX e início do século XXI, a área do plano assumia-se já como densa e consolidada, embora com algumas fragilidades na coesão da malha urbana, justificadas pelo crescimento abrupto e com pouca planificação da zona.

7.3 SITUAÇÃO ATUAL E PROPOSTA DO PLANO

A proposta atual do Plano de Pormenor do Eixo Luz Benfica (PPEULB) consiste numa atualização desse mesmo plano, elaborado em 1997 (consultar plantas de implantação em anexo). Apesar disso, não pretende afastar-se totalmente dos objectivos e estratégias anteriormente definidos, apenas reavaliar a situação urbana e readaptar as formas de atuação

O caso de estudo, obedece, obviamente, a diretrizes estipuladas a uma escala regional pelo PROT da Área Metropolitana de Lisboa e à escala municipal pelo PDM de Lisboa (2012).

Sinteticamente, no que toca a escala mais abrangente, ou seja, no PROT, a área surge classificada como *Área urbana a articular/ou qualificar* (Relatório de Fundamentação, 2014, p.18), como tal, as diretrizes estabelecidas propõem, entre outras, que haja uma revisão da organização e articulação dos elementos urbanos, uma qualificação e manutenção dos espaços públicos e/ou proteção e valorização das áreas de valor natural.

Quanto à área delimitada pelo Plano de Pormenor em estudo, era constituída, em 2011, por pouco mais de 5000 pessoas, sendo que este valor é resultado de uma diminuição do número de residentes em 7%, verificada nos últimos dez anos. Uma vez que, nesse período, o número de edifícios cresceu ligeiramente (7%), a densidade populacional baixou. Segundo informação fornecida agora pelos censos de 2001, disponibilizada no relatório, mais de

metade da população insere-se no grupo etário dos 25 aos 64 anos e cerca de um quarto da população residente é idosa (Relatório de Fundamentação, 2014, pp.38-40). Nos próximos anos, com a proposta de alteração do PPEULB a ser cumprida, estimula-se um aumento da população em quase 2000 habitantes.

Em seguida, como introdução à componente prática do trabalho, será descrita a situação atual das diversas variáveis urbanas constituintes do plano, na sua contextualização com o PDM (2012) e, simultaneamente, serão expostas as transformações previstas para cada uma delas, considerando a alteração ao PPEULB³⁷.

ZONAMENTO De acordo com os dados do PDM, disponíveis no relatório de fundamentação, a área de intervenção é caracterizada, maioritariamente, por *Espaço Consolidado, Central e Residencial*, estando apenas incluída no plano uma área a consolidar.

O aumento do uso *não residencial* do solo constitui um objectivo desde a primeira elaboração do plano. Segundo informações disponíveis no relatório da proposta atual (p. 34), o forte aumento da densidade populacional iniciado nos anos 60 e 70, levou a que os autores do plano de 1997, definissem como estratégia de atuação, a preferência dada a áreas destinadas ao sector terciário, por forma a que, o aumento da população fosse impedido e assim preservada a qualidade de vida local. Gradualmente, até à primeira década do século XXI, verificou-se então essa tendência, que justifica a proporção dos usos atuais do solo, com o sector terciário a ocupar uma boa parte da área de implantação.

As normas de atuação, relativas ao geral do edificado e constantes no PPEULB atual, procuram respeitar as normas anteriores (1997) e, portanto, intentam melhorar a coesão e ordenamento urbanos. Como tal, está predominantemente conjecturada a adaptação e concretização de projetos de edificado, determinados em 1997, que não chegaram a ser efectivados mas, também, pontualmente a integração de novos edifícios localizados em zonas vazias ou descontinuadas, com vista a rematar as interrupções na malha urbana.

³⁷ Tendo por base o Relatório de Fundamentação e peças desenhadas da proposta de alteração do PPEULB, julho 2014.

No se refere a edificado de uso predominantemente residencial, está determinado no relatório, que os projetos de alguns lotes sofrerão pequenas adaptações motivadas pela análise atual do território e, posteriormente, será concretizada ou concluída a construção desses edifícios, prevista desde 1997. Outros projetos de edificado foram eliminados da proposta por incompatibilidades com as características atuais do território. As novidades introduzidas pela alteração ao PPEULB, quanto a edifícios de uso habitacional, são lotes que, na grande maioria dos casos, resultam da realocização de outros, previstos no plano de 1997, com o objectivo de preencher vazios urbanos. Não existe a indicação de lotes projetados sem quaisquer precedentes, no que toca a edificado para uso habitacional

(Fig.29).

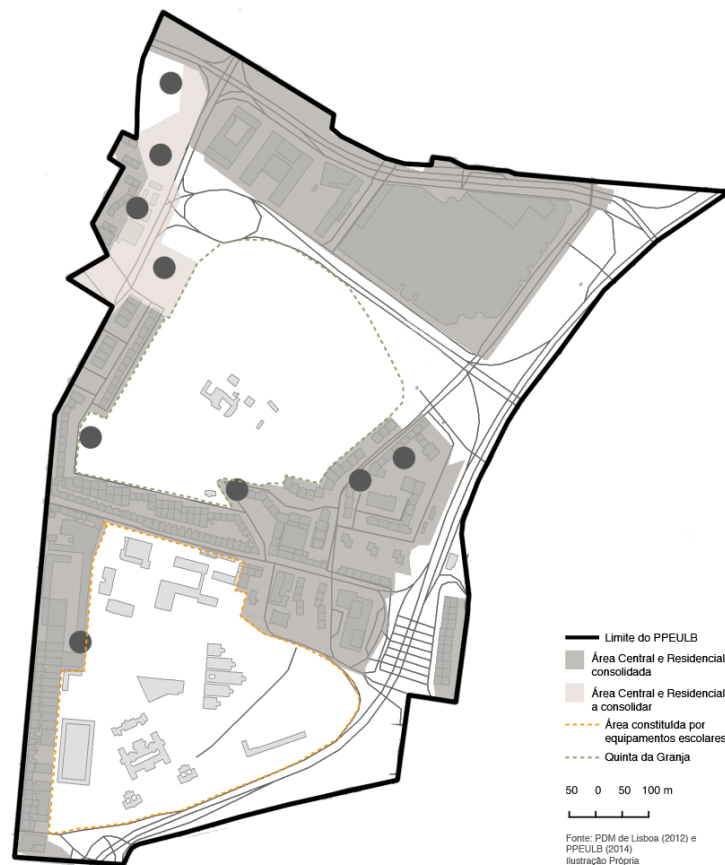


Fig.29 Área Central e Residencial a Consolidada e a Consolidar e Localização de Edificado Proposto (2014)

Quanto ao comércio, a área do plano está marcada por dois edifícios de referência, inclusivamente à escala da cidade: o primeiro, situado a Norte do

Plano, o Centro Comercial Colombo e o segundo, a Sudeste, o Centro Comercial Fonte Nova (que dispõe de habitação acima do piso térreo). Para além desta concentração de comércio em grandes superfícies, o troço da Estrada de Benfica, ainda hoje marcante no território, assume, ao longo do piso térreo, um carácter comercial continuado depois, pela Av. do Uruguai, Av. Gomes Pereira e parte da Av. Colégio Militar. Aliás, os troços em causa, têm relevância ao nível de todo o sector terciário, uma vez que ao longo da sua morfologia vão também sendo pautados por serviços vários. Ainda, no que diz respeito a serviços, falta mencionar as duas torres de escritórios integradas no Centro Comercial Colombo, construídas no final da primeira década do século XXI, também situadas a Norte do plano (Fig.30).

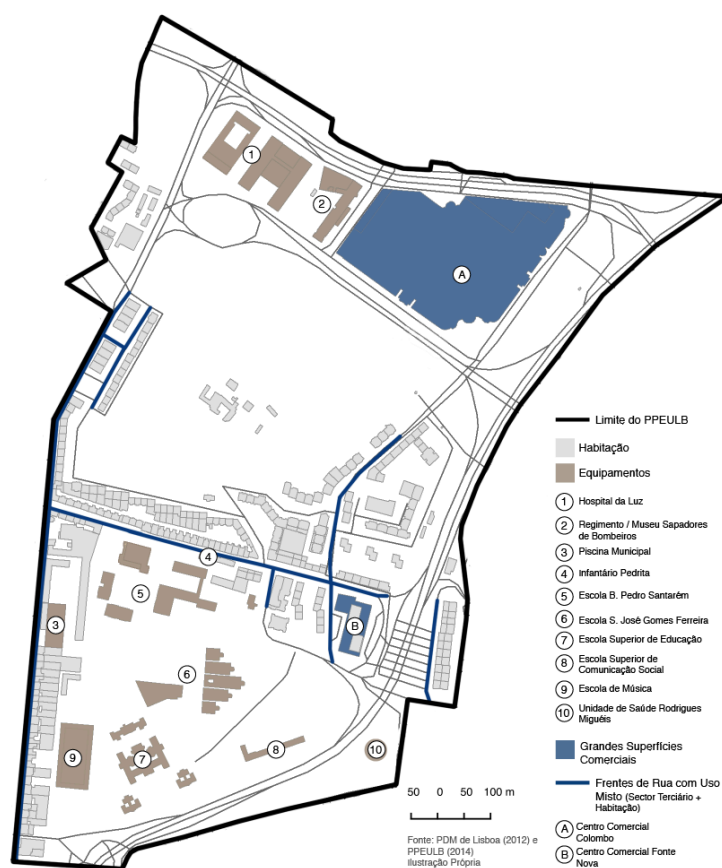


Fig.30 Comércio e Equipamentos Existentes

Atualmente, em relação ao sector terciário, que cresceu bastante nas últimas 40 décadas, não estão delimitadas novas construções de uso exclusivo.

Apenas se admite a distribuição deste tipo de uso pelos novos edifícios habitacionais.

O uso do solo por parte de equipamentos de saúde observa-se na zona Norte da área do plano, com a presença do Hospital da Luz e, mais recentemente, com a construção da Unidade de Saúde Rodrigues Miguéis, localizada temporariamente a Sudeste do plano, num terreno destinado a estacionamento.

Relativamente aos equipamentos escolares, concentram-se sobretudo num núcleo a Sul (terrenos da antiga Quinta de Marrocos) do qual fazem parte: a escola Secundária José Gomes Ferreira, as Escolas Básicas Integradas Quinta de Marrocos e Pedro Santarém, o Instituto Superior de Comunicação Social (ISCS), a Escola Superior de Educação de Lisboa (ESEL) e a Escola Superior de Música de Lisboa (ESML).

Em termos de equipamentos desportivos públicos, apenas se inclui a Junta de Freguesia de Benfica, situada na Av. Gomes Pereira, que oferece piscina e campo de jogos. As restantes possibilidades encontram-se integradas com os equipamentos escolares.

Por fim, somente o Museu do Regime de Sapadores Bombeiros representa os equipamentos culturais. Nota apenas para o edifício em ruína, vizinho da Junta de Freguesia, com valor arquitectónico e simbólico, Fábrica Simões, que se encontra já com projeto de recuperação aprovado (será a futura biblioteca).

O Regime de Sapadores Bombeiros representa os Equipamentos militares e Infantário Pedrita os equipamentos sociais.

Neste âmbito, o plano de pormenor proposto, prevê um grande investimento, com a inclusão de treze novos equipamentos, uns aproveitando a localização de lotes definidos na proposta antiga (1997) outros, como por exemplo os edifícios complementares ao Campus Benfica, foram conceptualizados de raiz.

Dentro dos equipamentos de saúde prevê-se a mudança das instalações provisórias da Unidade de Saúde Rodrigues Migueis para as instalações definitivas- Quanto aos equipamentos escolares foi definida a construção de quatro edifícios complementares ao Instituto Politécnico de Lisboa: edifício do Instituto Superior de Contabilidade e Administração de Lisboa (ISCAL), Escola

de Dança, Pavilhão Desportivo e SAS+ Cantina e a introdução de um jardim de infância a ocupar um lote reajustado com a proposta de alteração.

Quanto aos equipamentos desportivos será construído um Polidesportivo Coberto.

Os equipamentos culturais serão reforçados pela Biblioteca Âncora, que ocupará o lugar da antiga Fábrica Simões e pela Biblioteca Municipal Bairro, situada imediatamente a seguir, no edifício da Junta de freguesia.

Por último, serão encaixados na área de intervenção mais equipamentos sociais. Duas creches a ocupar lotes já definidos e dois equipamentos voltados para idosos – um centro de dia/ convívio e a associação de reformados de Benfica. Ficam ainda reservadas duas áreas para equipamentos em estudo (uma delas a ser ocupada provavelmente pelas novas instalações do Regimento de Sapadores Bombeiros) (Fig.31).

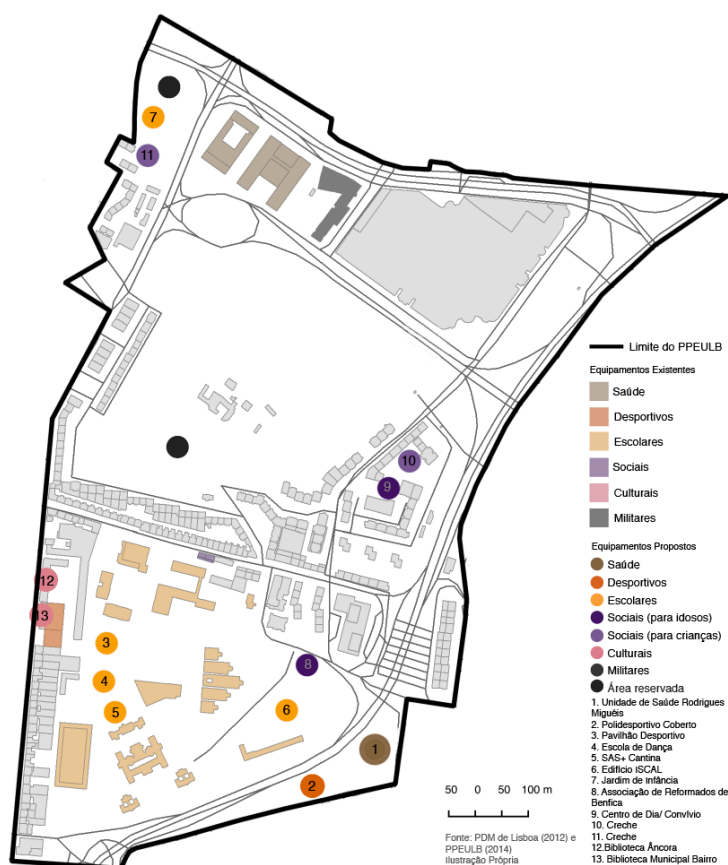


Fig.31 Equipamentos Existentes e Propostos

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE Segundo o PDM de Lisboa (2012), a estrutura viária da área do plano é composta por troços de duas vias de nível 1, são vias arteriais, de importância ao nível das conexões dentro e fora do concelho: Av. General Norton de Matos (2ª circular) e Av. dos Condes de Carnide. A Av. Lusíada e o troço da Av. Marechal Teixeira Rebelo também se enquadram na rede rodoviária municipal, embora sejam de nível 2. Assumem-se assim como distribuidoras principais/colectoras, realizando importantes conexões ao nível do município. A Av. Lusíada representa a principal via de acesso ao Centro Comercial Colombo e Hospital da Luz.

Do grupo das vias municipais de nível 3, as distribuidoras locais, fazem parte: a Av. do Uruguai, Av. Gomes Pereira, parte da Estrada de Benfica, Rua Professor Santos Lucas, Rua Dr. José Baptista de Sousa, Rua José Rodrigues Miguéis, Rua Professor José Sebastião e Silva, Rua Joaquim Paço de Arcos, Av. Colégio Militar e por último, pequenos excertos de ruas que fazem ligação com as vias estruturantes. As restantes vias, adoptam a função de acesso local.

Assim, em termos de acessibilidade automóvel, a zona está bastante bem servida. A única particularidade eventualmente problemática é o forte tráfego que se verifica, nas horas de ponta, ao longo das vias estruturantes e distribuidoras e interseções das mesmas. Neste sentido, não consta nos objetivos do plano, de acordo com o relatório de fundamentação, responder à procura com mais infraestruturas mas sim, reduzir o nível de tráfego oferecendo alternativas de deslocação. Deste modo, as modificações propostas visam apenas melhorar a estrutura viária existente através da construção ou reformulação de rotundas nos nós mais problemáticos: interseção da Estrada de Benfica, Rua Professor José Sebastião e Silva e a Rua Tenente Coronel Ribeiro dos Reis e, a Norte, interseção da Av. Lusíada com a Av. Marechal Teixeira Rebelo (Fig.32)

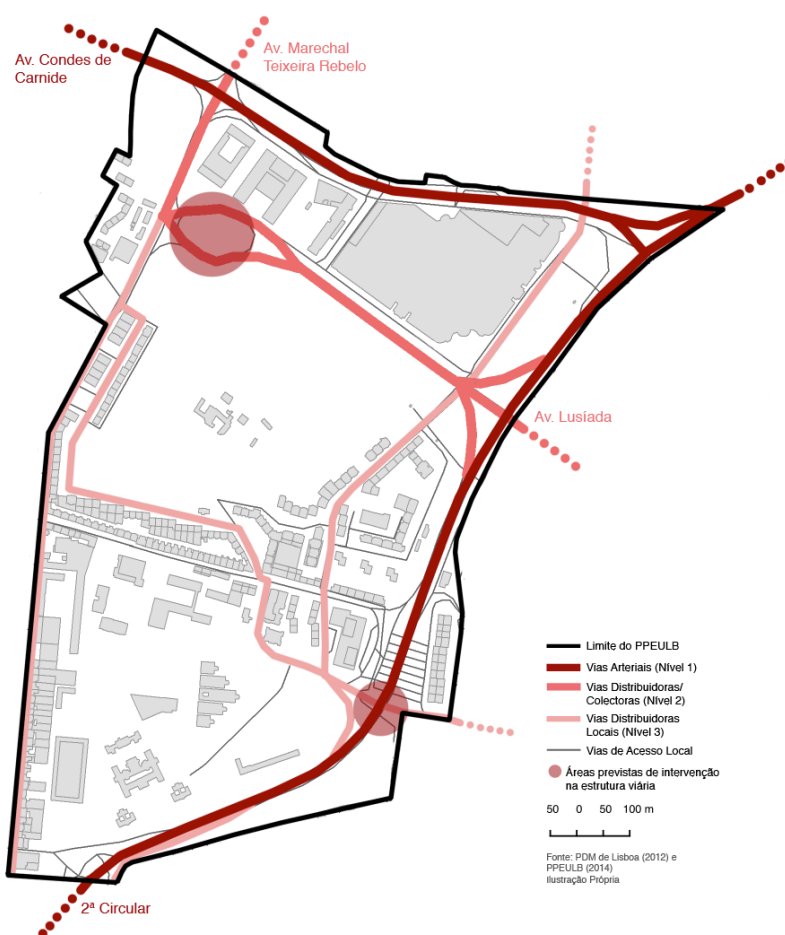


Fig. 32 Hierarquia Viária e Zonas de Intervenção Propostas

No que diz respeito ao estacionamento, para além das hipóteses legais disponíveis ao longo das várias vias distribuidoras e de acesso local, existe ainda uma oferta considerável sob a forma de parques de estacionamento. De acordo com o relatório de fundamentação (p. 73) contabilizam-se um total de dez parques de estacionamento, inseridos na área de intervenção do plano, sendo que o parque pago do Centro Comercial Colombo representa mais de 70% dessa oferta. Dentro do grupo dos parques pagos existem ainda os seguintes: um parque integrado nas instalações do Hospital da Luz, dois parques de estacionamento por debaixo de uma estrutura elevada da Av. Lusíada e, por fim, um outro na Av. Gomes Pereira, perto da Junta de Freguesia. Somam-se no total de *parques* de estacionamento gratuitos, cinco áreas. A Noroeste do plano encontram-se dois terrenos abertos com essa finalidade, um regularizado o outro não, a Sul a Escola Superior de Educação garante também uma área para estacionamento, restando depois a área de estacionamento adjacente ao Centro Comercial Fonte Nova, debaixo do

viaduto pertencente à 2ª circular e, por fim, o parque de estacionamento regularizado, defronte ao anterior.

Apesar da aparente boa oferta de estacionamento, a verdade é que a maioria dessa oferta tem o intuito de servir atividades comerciais ou serviços concentrados numa área (ex. Centro Comercial Colombo e Hospital da Luz). Portanto, ao longo das zonas residenciais e de comércio tradicional a carência de estacionamento denuncia-se pela presença de estacionamento ilegal. No período diurno explicado pela procura ao sector terciário e no noturno pelo retorno a casa da população residente.

Como resposta, no documento que contém a proposta do atual Plano de Pormenor, está programado o aumento do número de estacionamentos na Rua José Marinho, a regulação de um terreno desocupado a Norte e de outro adjacente à Escola Superior de Educação e ainda, a construção de três novas estruturas, subterrâneas, também destinadas a estacionamento (uma das quais já se encontra em processo construtivo) (Fig.33).

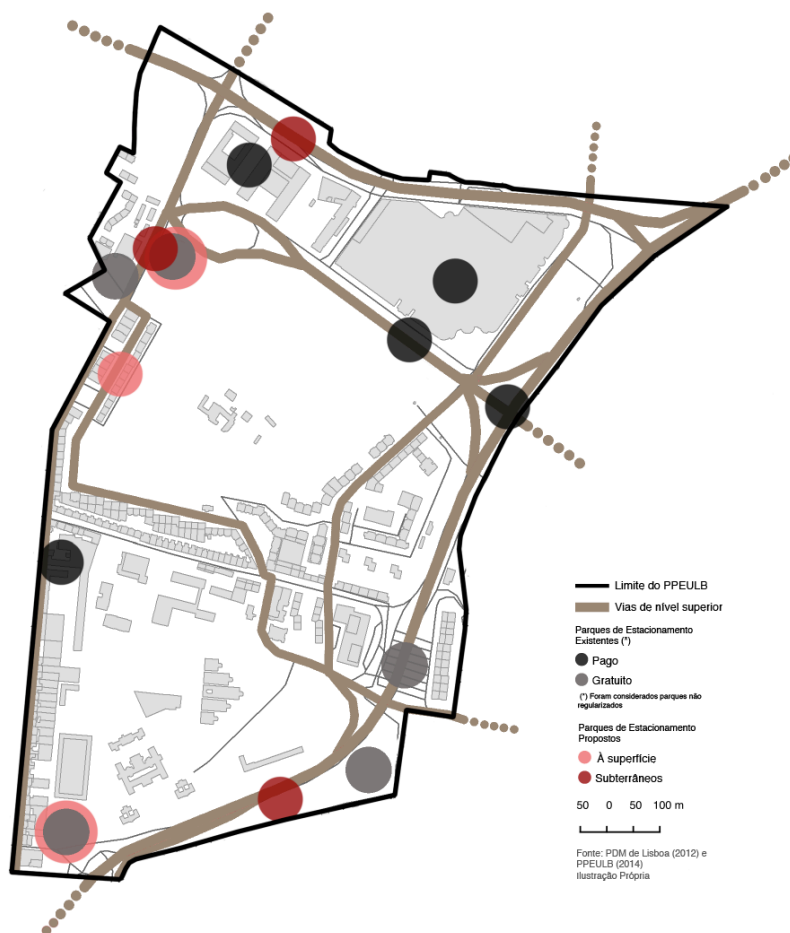


Fig.33 Estacionamento Existente e Proposto

No que toca ao sistema de transportes públicos, a área tem bastante oferta e, portanto, boa acessibilidade. Está servida pela Carris com as seguintes carreiras: 24, 703 (Bairro Sta. Cruz – Charneca), 716 (Benfica- Alameda D.A. Henriques), 724 (Alcântara- Pontinha), 729 (Bº Padre Cruz – Algés), 746 (Damaia – Marquês de Pombal), 750 (Algés- Oriente), 758 (Portas de Benfica- Cais do Sodré) e 767 (Campo Mártires Pátria – Estação da Damaia).

E, para além disso, a rede metropolitana também atravessa o plano. A estação do Colégio Militar, inserida na Linha Azul que conecta o centro da cidade à periferia (Santa Apolónia – Amadora Este), está localizada na zona mais a Norte do Plano. Situada junto ao Centro Comercial Colombo e Jardins da Quinta da Granja esta representa um importante interface, uma vez que estabelece contacto com algumas carreiras da Carris e outras suburbanas. O interface delimita, deste modo, um importante ponto de recolha e distribuição da população.

De acordo com a informação disponibilizada, em estudo está uma proposta de melhoria do sistema de transportes, que passa pela construção de uma rede de transportes públicos em sitio próprio, de maneira a garantir uma boa velocidade de circulação e tornar-se uma alternativa exequível ao automóvel. O objectivo é responder à procura e estabelecer uma ligação entre a zona de Benfica e as Galinheiras, contribuindo em teoria para a redução do tráfego automóvel. A expansão da linha metropolitana é outra das opções apresentadas como resposta ao intenso tráfego automóvel da zona (Fig.34)

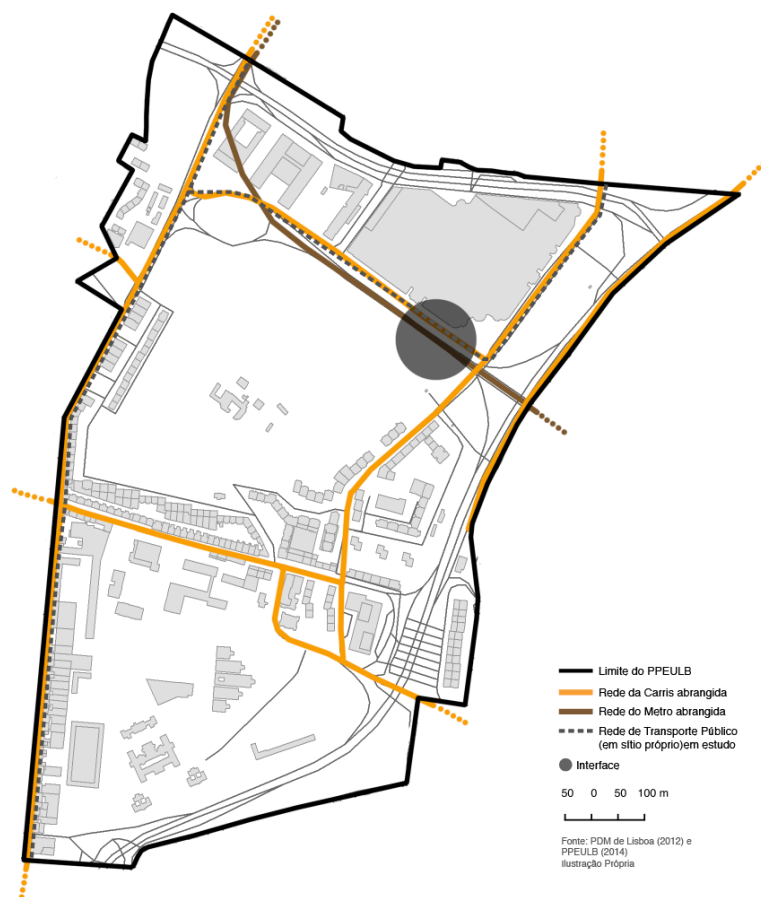


Fig.34 Rede de Transportes Públicos Existente e em Estudo

Também a circulação em bicicleta tem sido incentivada pelo PDM de Lisboa, através do investimento, nos anos recentes, em ciclovias que conectam pontos importantes da cidade. O plano em estudo abrange uma pequena parte dessa rede ciclável que, no caso, surge do Parque Florestal de Monsanto e segue para a zona de Telheiras ou Carnide (ou vice-versa). Em vista está o aumento da área de influência dessa rede ciclável.

Finalmente, os locais onde os fluxos pedonais apresentam maiores dificuldade são: na ultrapassagem da barreira urbana, criada pelo viaduto da Av. Lusíada conjuntamente com o parque de estacionamento que a integra e pólo politécnico, devido ao declive acentuado do terreno que gera uma lacuna na integração desse espaço com a estrutura pedonal envolvente. As transformações a efetuar promovem a circulação pedonal através da estruturação do Parque Urbano da Quinta da Granja e conexão pedonal prevista para o mesmo com a nova rotunda a Norte do parque (Fig.35).

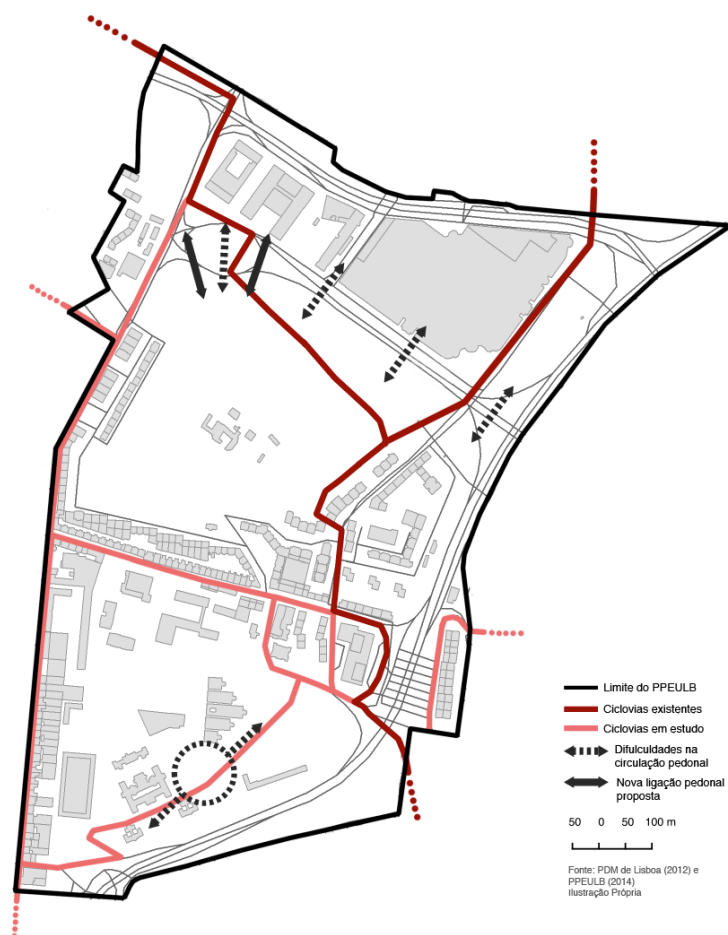


Fig.35 Rede Ciclável e Fluxo Pedonal

ESPAÇO CONSTRUÍDO - ESPAÇO PÚBLICO Segundo o relatório de fundamentação, a maioria dos edifícios foram construídos há mais de 50 anos mas conseguiram manter-se bem conservados. Em termos gerais, a massa edificada correspondente ao plano de pormenor foi classificada como razoável ou boa. Estes dados demonstram que o espaço urbano, no que concerne à conservação de fachadas, é relativamente qualificado.

Quanto à altura média da construção na área do plano, corresponde a um número médio de 4 a 8 pisos e, em algumas situações, a 10 pisos. Esta informação permite-nos deduzir que existe um certo equilíbrio entre a escala do edifício e a escala humana. A largura das vias reforça esse equilíbrio, pois, na maioria dos casos, é proporcional à cerca do edificado. (excepto nas vias estruturantes).

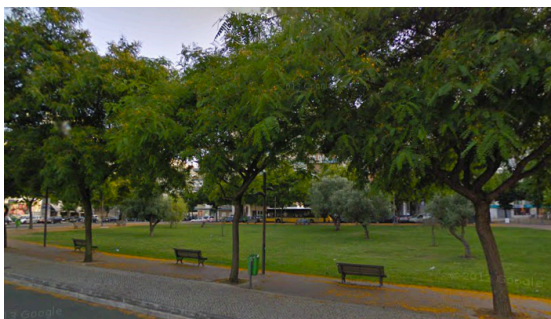
A existência de praças, zonas de paragem e convívio é também um factor importante para determinação da qualidade de um espaço urbano. De facto, na

área em estudo, além dos espaços de socialização promovidos pelos espaços verdes, existem pequenos recantos, largos e praças (Fig.36).

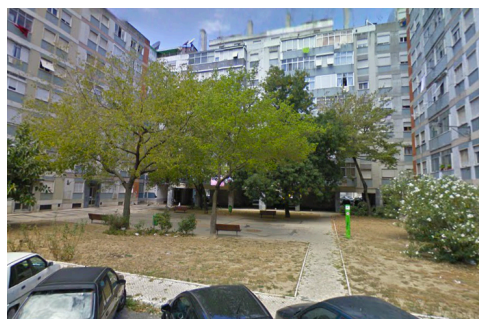


Fig.36 Espaços Públicos de Convívio Existentes

1. Av.Uruguai



2. Av.Uruguai 2



Fonte: <http://mulher.sapo.pt/viagens-e-turismo/fotos/galeria/parque-urbano-de-benfica/open/#imagem-2> e <https://maps.google.com/>

3. Quinta da Granja



4. Av. Colégio Militar



Fonte: <http://mulher.sapo.pt/viagens-e-turismo/fotos/galeria/parque-urbano-de-benfica/open/#imagem-2> e <https://maps.google.com/>

O plano presentemente proposto não apresenta intervenções marcantes no âmbito dos espaços públicos. Pressupõe unicamente melhorias na iluminação, especialmente nas vias de distribuidoras e de acesso local.

ESPAÇOS VERDES A área de atuação do plano é composta por espaços verdes de produção, recreio e lazer, enquadramento a áreas edificadas e enquadramento a infraestruturas.

A Quinta da Granja, que ocupa uma boa parte da área delimitada pelo plano de pormenor, enquadra-se no primeiro grupo e constitui um marco significativo do território, quer pela sua importância simbólica como pelo seu valor natural. Por essa razão, desde do primeiro plano delimitado para a zona, que a proteção e qualificação desse espaço se assumiram como objectivos principais.

Recentemente, fruto de estratégias definidas no final da década de 90 pelo plano urbano, a quinta foi então transformada num parque urbano composto por zonas ajardinadas, de repouso e recreio, por circuitos pedonais e faixas cicláveis e, ainda, por uma parte, dividida em talhões destinados à produção agrícola, que previamente ali já tinha lugar.

Nos espaços verdes de enquadramento a áreas edificadas e infraestruturas, estão incluídos os arruamentos pautados por arvoredos, os pequenos jardins que tingem e enquadram a massa edificada e os espaços verdes que acompanham e procuraram minimizar o impacto de grandes infraestruturas, neste último caso, incluem-se principalmente a 2ª Circular e a Av. Lusíada.

Deste modo, em termos de espaços verdes, a alteração do PPEULB não equaciona mais nenhuma intervenção além daquela que decorreu nos últimos anos (transformação da Quinta da Granja num parque urbano qualificado). Apenas suporta a manutenção destes espaços.

Importa ainda mencionar que na área envolvente ao Plano, imediatamente a Sul, encontra-se o Parque Florestal de Monsanto que representa um grande pedaço da estrutura verde da cidade de Lisboa e consequentemente uma parte significativa da rede ecológica municipal. Ainda neste contexto, tratando-se de uma zona de Vale, grande parte da superfície do plano é sistema húmido e corre riscos de inundação (Fig.37).

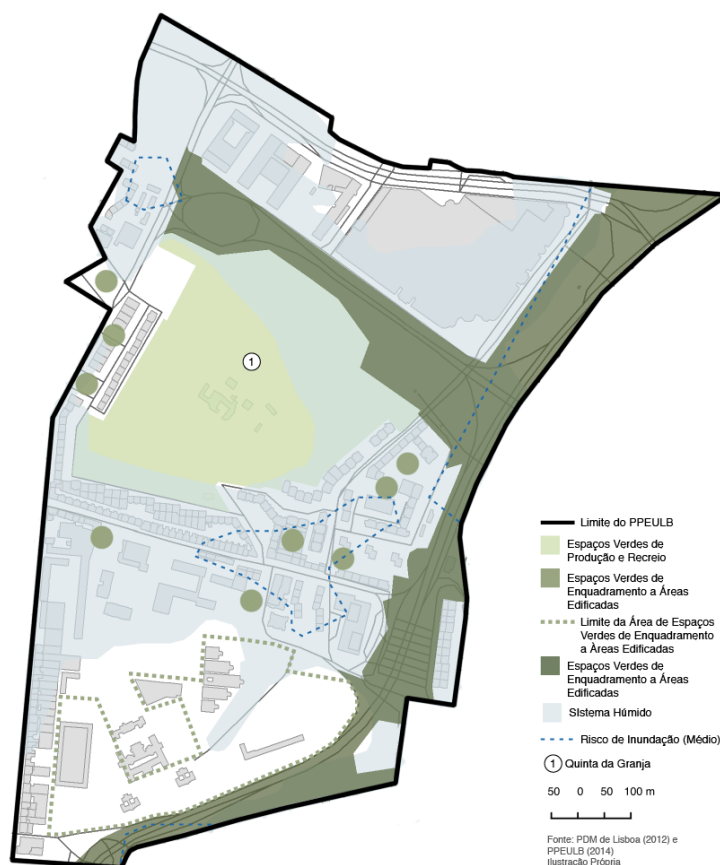


Fig.37 Espaços Verdes e Sistema Húmido

O inquérito proposto é um complemento à análise do caso de estudo escolhido, o Plano de Pormenor do Eixo Urbano Luz Benfica, dado ser direccionado para os residentes da área confinada ao plano. É requerida a opinião da população relativamente aos critérios que influenciam a qualidade de vida. Numa primeira instância, solicita-se essa opinião para a área do município de Lisboa, que tem por base avaliações de indicadores gerais e, depois, para a área de residência dos participantes, precisamente a área respectiva ao plano de pormenor em causa, neste caso, procedendo-se à avaliação particular de indicadores urbanos e sociais.

Tratando-se de um inquérito, ou seja, de um contato direto com uma população, estamos a optar por uma estratégia de quantificação de qualidade de vida, que dá maior destaque à percepção dos indivíduos face aos indicadores, do que propriamente aos resultados estatísticos associados a cada um.

Não desvalorizando a abordagem objetiva de análise de dados estatísticos, a opção por uma avaliação que inclui a opinião subjetiva dos intervenientes tem como principal vantagem aproximar as pessoas das decisões que são tomadas e levadas a cabo.

Ambas as estratégias de mensuração são importantes de considerar no processo de trabalho, embora o contributo de cada uma possa ser mais necessário em certas fases. Isto é, num momento onde o estudo se focaliza ainda numa área de abrangência consideravelmente grande, onde particularidades do território ainda não assumem grande relevância para o projeto, uma análise objectiva de qualidade de vida é provavelmente mais rápida e eficaz. Por outro lado, tratando-se de uma fase de aproximação, onde o foco já está numa área urbana mais reduzida, com determinadas características e detalhes, uma avaliação que atente as especificidades de uma população poderá constituir uma grande mais valia para o projeto. Mas atenção, isto não quer dizer que estas hipóteses de avaliação estejam restritas a uma escala, simplesmente cada uma é mais ou menos eficaz dependendo da escala considerada. O importante de reter é que o ideal é que as duas se complementem. Neste caso, estando em causa o estudo de um plano de

pormenor, estamos já na fase de projeto de menor escala, onde é possível delimitar características e particularidades e onde realmente se vão ultimar as decisões e concretizar as transformações do território.

Conclui-se assim que uma apreciação de qualidade de vida que tenha em conta a individualidade e a percepção dos residentes será o mais adequado e enriquecedor no sentido em que permite adaptar melhor a intervenção ao território em específico.

7.4.1 OBJECTIVOS

Em termos gerais, o inquérito desenvolvido nesta fase do trabalho visa conectar toda a teoria elaborada anteriormente, de maneira a que, de uma forma simplificada, seja possível retirar conclusões importantes sobre o tema debatido.

No que toca aos objetivos principais desta componente prática estes podem dividir-se em dois. O primeiro, é entender que valor e peso têm os factores relacionados com a arquitetura e com as questões sociais, na determinação das condições de vida de um grupo de indivíduos. Isto é, perceber qual a importância e colaboração das componentes urbana e social de qualidade de vida para o global do bem-estar. O segundo propósito é o de propor uma metodologia de trabalho que permita identificar para uma dada área e população, quais das variáveis urbanas e sociais, desenvolvidas no segundo capítulo, mais contribuirão para a obtenção qualidade de vida.

Em suma, aquilo que se pretende é criar um modelo de contato com a população residente num determinado plano urbano, que possibilite ao urbanista, identificar, com base na percepção dos intervenientes, as preferências e prioridades dos locais. Da aplicação do modelo de inquérito formulado, resultará portanto, o reconhecimento das variáveis urbanas e sociais sob as quais devem estar centradas as atenções e o maior esforço.

O inquérito que se apresenta representa deste modo, além de uma tentativa de cooperação entre as ciências sociais e o urbanismo para uma atuação mais eficiente sobre o território, uma maneira de construir orientações para um desenrolar positivo do projeto. Cria-se desta forma uma hipótese de avaliação de

qualidade de vida, localizada e específica, e consequentemente um caminho a seguir para melhorá-la. Isto porque, o *feedback* da população em estudo cede a oportunidade de percebermos a concordância ou não entre aquilo que é esperado e valorizado pela população e o que está a ser realizado pelos responsáveis de intervenção no território.

Assim, quanto maior a aproximação das necessidades e expectativas com as políticas e ações mais próximo estamos de obter qualidade de vida urbana e social. É uma solução que opta pela inclusão e participação da população com vista a que esta enriqueça o trabalho do urbanista, que mais facilmente contribuirá para a aquisição de melhores condições de vida.

7.4.2 CARACTERIZAÇÃO DA AMOSTRA

A amostra recolhida corresponde a um total de 100 pessoas, todas elas residentes na área de abrangência do Plano de Pormenor Eixo Urbano Luz Benfica. A restrição que determinou a inclusão da população residente apenas, serve para certificar que a população participante, à partida, terá conhecimentos suficientes da área em causa, por forma a ser capaz de exercer uma opinião bem fundamentada.

Procurou-se que a amostra fosse o mais equilibrada e variada possível, quer a nível etário como de género. Portanto, dessa, 50% corresponde ao maior intervalo etário, dos 25 aos 65 anos, 23% a menores de 25 anos e por fim, a restante percentagem (27%), corresponde a população com mais de 65 anos.

Relativamente ao género, no total da amostra, 54 inquéritos foram preenchidos por mulheres, correspondendo a 54% da amostra e, os remanescentes 46 dizem respeito à população masculina que, por consequência, corresponde a 46% dos inquiridos.

No grupo da população mais jovem (menos de 25 anos), as mulheres representam um total de 48% e os homens 52%. Já no grupo etário mais abrangente, dos 25 aos 65 anos, o sexo feminino corresponde a 54% e o masculino a 46% da amostra. Por último, na população com mais de 65 anos, as mulheres equivalem a 59% e os homens a 41%.

O inquérito³⁸ formulado é de resposta fechada, sendo por isso solicitado que todas as questões sejam respondidas com uma cruz. Por outro lado, é anónimo, no que toca a dados pessoais, apenas é pedido na primeira página que a pessoa indique o seu grupo etário, o género e, sempre que possível, a rua onde atualmente habita.

O género e o grupo etário são requisitados para que a amostra seja o mais diversificada possível, tornando exequível uma análise de dados mais aprofundada e completa. Quanto ao preenchimento da rua onde habita, o objectivo é o de identificar se a pessoa reside dentro do perímetro do plano e além disso, se o total da amostra recolhida está bem distribuída em termos espaciais, para que assim as opiniões não sejam comprometidas a uma zona muito específica do plano.

No que se refere à sua organização, o inquérito está dividido em duas partes principais. A primeira, é composta pelos dados pessoais e mais três questões referentes a área do município de Lisboa, a segunda por questões relativas à área do plano.

A primeira questão a abordar a temática desenvolvida neste trabalho, apresenta uma lista de onze critérios determinantes para a avaliação de qualidade de vida, para os quais se pede que a pessoa faça uma qualificação, com base na sua percepção. Essa qualificação é feita com a escolha, para cada variável, de um valor inserido numa escala com 6 níveis, que vai desde o *muito insuficiente* ao *muito bom*. Esta escala é utilizada em todas as questões que tencionam obter uma resposta qualitativa e, para cada parcela, é sempre dada a oportunidade de não responder, caso a pessoa não queira dar a sua opinião ou considere que não tem conhecimentos suficientes para resposta. Os critérios escolhidos são generalizados e, portanto, abrangem as várias componentes de qualidade de vida (económica, social, ambiental, etc.). A escolha dos mesmos teve como referência um dos índices de mensuração de qualidade vida mais recentes e completos, que foi descrito e estudado no capítulo referente à quantificação de qualidade de vida; o

³⁸ Consultar exemplar em anexo

Better Life Index. Sendo assim, os critérios para quais foi solicitada a percepção dos intervenientes, relativa ao estado dos mesmos, foram: *habitação* (condições de habitação e custos), *poder económico*, *empregos* (oferta e qualidade), *comunidade* (bem-estar social), *educação*, *meio ambiente*, *envolvimento cívico*, *saúde*, *satisfação pessoal*, *segurança*, *balanço vida/trabalho* (equilíbrio entre tempo gasto a trabalhar e em lazer).

Imediatamente a seguir, como continuação desta questão é pedido que os participantes ordenem por grau de importância no contributo para a qualidade de vida, o conjunto de onze critérios. Aqui, a intenção é perceber aqueles que são os prioritários para a maioria. Deste modo, estas duas questões, em relação uma com a outra, permitem averiguar melhor se as expectativas da população estão a ser respondidas. Como? Ora, suponhamos um caso extremo, onde dez dos onze critérios obtiveram a classificação de bom, mas o restante obteve a classificação de insuficiente. Com base nestes resultados naturalmente concluiríamos que a população assume a vivência no município como bastante positiva. No entanto, se na pergunta seguinte, essa última variável com a classificação mais baixa for a primeira na lista de importância, então o caso muda de figura. O balanço já não parece tão positivo, uma vez que, aquele é o único aspecto negativo mas é também o mais importante para a população, logo a situação afinal já não será entendida tão positivamente como antes.

Este foi apenas um exemplo para demonstrar como se pretende que estas duas questões se complementem e enriqueçam. Esta primeira parte do inquérito termina depois com uma pergunta direta que visa descobrir a percentagem de população residente que afirma que em Lisboa se habita com qualidade de vida.

Quanto à segunda parte do inquérito, diz respeito apenas a zona de residência dos intervenientes e é constituída por um somatório de quatro questões, sendo que em alguns casos existem ramificações das mesmas.

Esta parte começa na quarta questão e trata a componente urbana de qualidade de vida e à semelhança da questão anterior, requer uma qualificação das variáveis com base na percepção dos participantes e de acordo com a escala apresentada. Nesta fase, procurou-se incluir as variáveis estudadas anteriormente

no capítulo sobre a componente urbana, havendo todavia uma decomposição das mesmas para critérios mais específicos, de maneira a aprofundar a análise. Assim, os critérios envolvidos foram; *existência de equipamentos desportivos, existência de equipamentos escolares, existência de equipamentos culturais, existência de comércio, existência de serviços vários* (correios, centros de apoio, etc.), *existência de serviços de saúde* – todos estes enquadram-se na variável *zonamento* – depois, ainda, *rede de circulação automóvel, oferta de estacionamento, sistema de transportes públicos, facilidade de deslocação a pé ou de bicicleta* – critérios estes que se incluem nas variáveis urbanas *mobilidade e acessibilidade* – e, por fim, *conservação das fachadas, dimensão dos passeios, mobiliário urbano, praças, praças e largos, quantidade de áreas verdes, qualidade do ar e nível de ruído* – sendo que estes últimos incluem-se na variável *espaço construído* que engloba o espaço público e espaços verdes.

À semelhança do raciocínio da primeira parte do inquérito, esta questão é depois prolongada para uma outra que convida o inquerido a ordenar por grau de importância no contributo para a qualidade de vida urbana os critérios anteriormente classificados, embora, nesta fase, estes sejam novamente simplificados para facilitar a ordenação.

A quinta pergunta, que logo se decompõem em outras duas, pretende averiguar se a população costuma estar a par dos planos de intervenção urbana, para a sua zona de residência e se a resposta for negativa pede-se que seja dada um razão.

A intenção por detrás é perceber se existe conhecimento e um interesse da população nas decisões urbanas que são tomadas para a sua área de residência. Aliás, a última pergunta deste grupo, visa descobrir se a população gostaria ainda de ter a oportunidade de participar ativamente nessas decisões, de maneira a perceber até que ponto a ação participativa é importante para a população em causa.

A questão seguinte diz respeito à componente social de qualidade de vida e, uma vez mais, é pedido que os participantes qualifiquem variáveis, agora sociais, baseando-se na sua percepção.

A lista de critérios pretende representar as variáveis sociais discutidas sobre a componente social e são eles: *segurança, interação com vizinhos, bem-estar social e realização de atividades na/para a comunidade*. Posteriormente, pede-se que os quatro critérios sejam hierarquizados segundo grau de importância no contributo para a qualidade de vida social.

Finalmente, a sétima e última pergunta, é direta e intenta saber se, considerando as respostas fornecidas no decorrer do inquérito, o inquerido afirma habitar com qualidade de vida na sua zona de residência.

Portanto, a estrutura de inquérito formulada procura seguir um padrão coerente e fácil de responder, sintetizando e transpondo a matéria desenvolvida nos capítulos anteriores para uma abordagem prática, que constitua uma hipótese de modelo de análise de qualidade de vida, para uma área definida.

7.4.4 LIMITAÇÕES DO ESTUDO

Para que a amostra do estudo fosse válida era necessário que as respostas pertencessem à população residente dentro dos limites do plano urbano. A primeira limitação prende-se precisamente com esse facto. Os participantes eram *recrutados* nas ruas onde circulavam e, portanto, em primeiro lugar era necessário que estivessem predispostos a confirmar ou não que habitavam na área referente ao plano e que, depois disso, tivessem disponibilidade, quer temporal quer intelectual, para responder seriamente a todo o inquérito.

A segunda limitação relaciona-se de certa forma com a primeira, no sentido em que, além de ter sido difícil conseguir a confirmação individual sobre o local de residência, era também difícil explicar, antes disso, a área a que estudo estava direccionado, uma vez que não se trata da totalidade de uma freguesia ou de um área cujos limites já são conhecidos pela população. Havia assim dificuldades, primeiro na compreensão da área onde se pretendia que estivessem incluídos e depois, na obtenção da confiança necessária para que houvesse uma comprovação de inclusão.

A terceira, refere-se às questões que solicitavam uma hierarquização de critérios por grau de importância no contributo para a qualidade de vida.

Apesar de em todas as questões ter sido solicitado que não houvesse repetição de graus de importância, uma parte significativa da amostra não respeitou o pedido, atribuindo o mesmo valor a mais do que um critério. Sendo assim a amostra nestes casos baixou significativamente.

A quarta e última limitação, diz respeito ao desconhecimento das pessoas acerca de alguns conceitos (ex. equipamentos).

7.4.5 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE DADOS

As respostas obtidas na primeira parte do inquérito- centrada na avaliação perceptiva de qualidade de vida ao nível do Município- mostram que, em termos gerais, os indicadores apresentados estão em média bem qualificados³⁹.

Considerando o global da amostra, destacam-se pela positiva os indicadores: *comunidade, educação e meio ambiente*, todos os três critérios, com cerca de metade da população a avaliarem-nos como bom e muito bom e, avaliado também em bom e muito bom, com o consenso de 53% dos participantes, a *satisfação pessoal* é o indicador mais bem classificado (39% avaliam como bom e 14% avaliam como muito bom).

No que diz respeito aos indicadores: *habitação, envolvimento cívico, saúde, segurança e balanço vida/trabalho* as opiniões dividem-se, distribuindo-se sobretudo pelas classificações intermédias (razoavelmente suficiente e suficiente, respectivamente, 52%, 44%, 37%, 46% e 33%), sendo que, quem não partilha da mesma opinião, mostra tendência para classificar positivamente (com bom, por exemplo).

³⁹ Totalidade dos gráficos com resultados em anexo

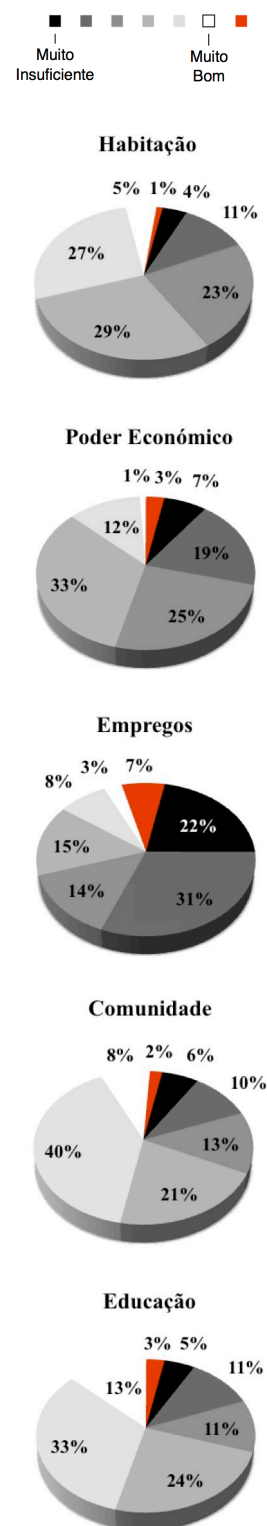
No fim da escala, com uma das piores classificações está o indicador *poder económico*, que apesar de 58% dos indivíduos o terem agrupado em razoavelmente suficiente e suficiente, quando tal não ocorreu, a tendência verificada foi a de avaliar negativamente, contrariamente à situação descrita anteriormente.

O critério de mensuração de qualidade de vida, *empregos*, assume-se então como o pior classificado, com 31% da população a qualificá-lo como insuficiente e 22% como muito insuficiente (Fig.38).

A separação dos resultados por género, mostra que a qualidade dos onze critérios apresentados foi percebida e avaliada de forma muito semelhante. Com exceção, por exemplo, de indicadores como a *educação*, o *meio ambiente* e o *envolvimento cívico*, em que as mulheres revelam uma visão ligeiramente mais positiva do que os homens (consultar gráficos em anexo).

Se observarmos agora os resultados com separação dos mesmos por faixa etária verificamos que, na camada jovem (0-25 anos) o indicador satisfação pessoal, à semelhança dos resultados sem discriminação etária, voltou a ser o mais bem qualificado, com 64% dos inquiridos a classificá-lo como bom e muito bom. Logo em seguida, contrariamente aos resultados medianos na avaliação global, o indicador saúde destaca-se positivamente com 57% das pessoas a colocarem-no no grupo bom-muito (no geral, só 39% avaliaram como tal), seguido depois pelos indicadores comunidade, educação e meio ambiente, com percentagens mais uma vez a rondar os 50% (respectivamente, 57%, 47% e 47%) e, ainda pelo indicador habitação, com 53% dos participantes a considerar este critério como bom-muito bom,

Fig. 38 Resultados: questão 2.



contrariando os meros 32% do total dos inquiridos que o havia classificado como tal. O indicador educação foi no entanto o critério com maior percentagem na classificação muito bom (17%). Mais uma vez, o grosso da percentagem nas variáveis envolvimento cívico, segurança e balanço vida/trabalho (respectivamente, 52%, 56% e 46%), destinou-se à qualificação desses critérios em razoavelmente suficiente e suficiente e a tendência demonstrada, nas restantes respostas, é uma classificação positiva. Os pior classificado é uma vez mais o indicador empregos, antecedido pelo poder económico. Sendo que, apesar disso, nos empregos, a percentagem respeitante ao grupo muito insuficiente-insuficiente é menor do que a verificada na análise global (31% face aos 53%). A diferença nota-se sobretudo na classificação do indicador como muito insuficiente. (9% face aos 22%).

Quanto ao grupo etário mais abrangente (25-65 anos), o indicador que é percepcionado de forma mais positiva é a *educação* com 58% de unanimidade na inclusão deste indicador no grupo bom-muito bom. Imediatamente a seguir, surge a *satisfação pessoal* e a *comunidade* ambos os critérios com 56% na soma das categorias bom e muito bom. Apesar de neste caso, ao contrário do que sucedeu na análise global e na análise feita pela população mais jovem, a *satisfação pessoal* não ser o indicador mais positivo é aquele que maior percentagem obteve na categoria muito bom. (20%). O *meio ambiente* distinguiu-se novamente pela positiva com mais de metade da população (54%) a considerá-lo bom-muito bom em termos de qualidade. Neste grupo etário, os indicadores *segurança* e *saúde* ficam melhor cotados do que na análise global, ambos com cerca de metade dos votos dos

Fig. 38 Resultados: questão 2. (Cont.)



participantes para bom-muito (respectivamente, 52% e 46%). Contudo, o indicador *saúde* mostra alguma discórdia, pois simultaneamente 30% dos participantes inclui-o no grupo muito insuficiente-insuficiente, tornando o segundo indicador a ser pior é percebido. Quase metade dos inquiridos (40%), dos inquiridos nomeou o *envolvimento cívico* como bom-muito bom, sendo que 20% considera-o suficiente.

De resto, os indicadores *habitação*, *poder económico* e *balanço vida/ trabalho* conquistaram a maior percentagem para as categorias razoavelmente suficiente e suficiente (respectivamente, 52%, 62% e 44%). Só no caso do indicador poder económico é que as respostas da minoria tenderam para as classificações negativas.

Com 44% de acordo no grupo muito insuficiente-insuficiente, o critério *empregos* voltou a ocupar a pior posição.

Por fim, os idosos (mais de 65 anos), o indicador que sobressaiu mais pela positiva foi o *meio ambiente* classificado como bom-muito bom por 44% dos inquiridos. Logo de seguida com 37%, na mesma categoria, surge a *satisfação pessoal*. Porém, como se pode verificar, nenhum dos dois obteve maioria. 41% consideraram o *meio ambiente* razoavelmente suficiente ou suficiente e 45% integraram a *satisfação pessoal* no mesmo grupo classificativo. De resto, a maioria dos indicadores conseguiu as percentagens maiores na categoria razoavelmente suficiente e suficiente, como por exemplo, os indicadores vistos anteriormente, a *habitação* (63%), a *saúde* (63%), a *segurança* (63%), o *poder económico* (56%), o *envolvimento cívico* (56%), a *educação* (52%), a *comunidade* (41%) e, por último, o *balanço vida/trabalho* (37%). Contrariamente as situações anteriores, à falta de concordância de opinião a tendência é classificar os critérios negativamente, como é o caso, por exemplo, do indicador *poder económico* considerado muito insuficiente ou insuficiente por 41% da amostra considerada. A esmagadora maioria (89%) considera o critério *empregos* como muito insuficiente ou insuficiente, nomeando-o o indicador mais fragilizado.

Posto isto, foi pedido à população participante que hierarquizasse os onze critérios anteriormente descritos por grau de importância no contributo para a qualidade de vida.

Considerando os 80% da amostra completa que responderam adequadamente, após calcular a média de graus atribuídos para cada indicador, sendo que estes variaram entre 1 e 11, a ordem de importância resultante foi: *saúde* (7.9), *habitação* (7.6), *educação* (6.9), *empregos* (6.6), *segurança* (6.2), *satisfação pessoal* (6.0), *poder económico* (5,7), *meio ambiente* (5.6), *comunidade* (5.3), *balanço vida/trabalho* (4.4) e *envolvimento cívico* (3.9). Apesar de não estar em primeiro lugar, o indicador *habitação* foi eleito o mais importante tantas vezes quanto o indicador *saúde* (15) (Fig.39).

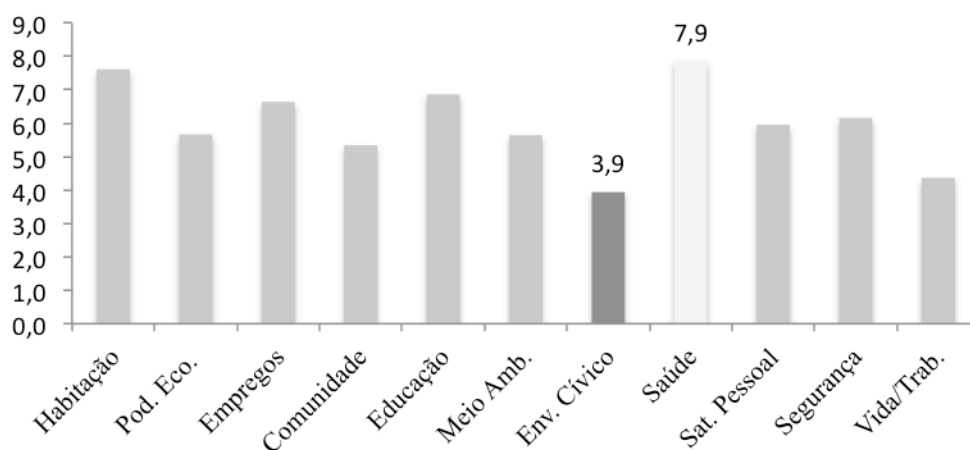


Fig.39 Hierarquização de critérios: questão 2.1

Se nos concentrarmos somente na amostra feminina, apenas 83% participaram na resposta e os resultados obtidos não variam praticamente nada face aos globais. Mantêm-se a saúde em primeiro lugar, seguida da habitação e educação. Os últimos lugares também são iguais. Quanto ao universo masculino, o nível de participantes é idêntico e as alterações nos resultados também não são muitas. Mantem-se o primeiro e segundo lugar, mas o terceiro (educação) é substituído pelos empregos. Os últimos lugares trocam, passando a ser o balanço vida/trabalho o indicador menos importante.

Observando agora os dados por grupo etário, verificam-se algumas modificações ligeiras na hierarquia. Para 91% dos mais jovens (0-25 anos) o indicador mais importante com 8.4 é a *saúde* seguido pelo *empregos* 7.5 e *habitação* e *educação* ambos com 7.3. Os indicadores escolhidos como menos importantes são coincidentes com os resultados gerais.

Na opinião do grupo etário dos 25 aos 65 anos, o indicador mais relevante é a *habitação* (7.8) depois a *saúde* (7.6) e ainda os *empregos* (7.0). Mais uma vez no últimos lugares ficam o *envolvimento cívico* (3.9) e o *balanço vida/trabalho* (4.2). 63% da população com mais de 65 anos coloca claramente em primeiro lugar a *saúde* com 8.7, em segundo a *habitação* com 8.2 e em terceiro ficou a satisfação pessoal com 7.8. A comunidade é considerada a variável menos importante (3.3).

Quando confrontados com a pergunta sobre a existência de qualidade de vida em Lisboa, 81% do total de participantes confirmou ter qualidade de vida.

Entre as respostas do universo masculino e feminino verifica-se que a percentagem de homens que assume habitar com qualidade de vida em Lisboa é maior 11% face à percentagem das mulheres.

Entre a população mais jovem, 87% assume viver com qualidade de vida em Lisboa. No caso da faixa etária dos 25 aos 65 anos 84% responde afirmativamente e relativamente aos idosos, regista-se a percentagem afirmativa mais baixa (70%).

A segunda parte do inquérito diz respeito à zona de residência dos participantes e começa por pedir uma avaliação perceptiva sobre a componente urbana.

ZONAMENTO Sendo assim, no que concerne à variável dos usos do solo, composta por seis indicadores (*existência de equipamentos desportivos, escolares e culturais, existência de comércio, serviços vários e de saúde*), os resultados foram os seguintes:

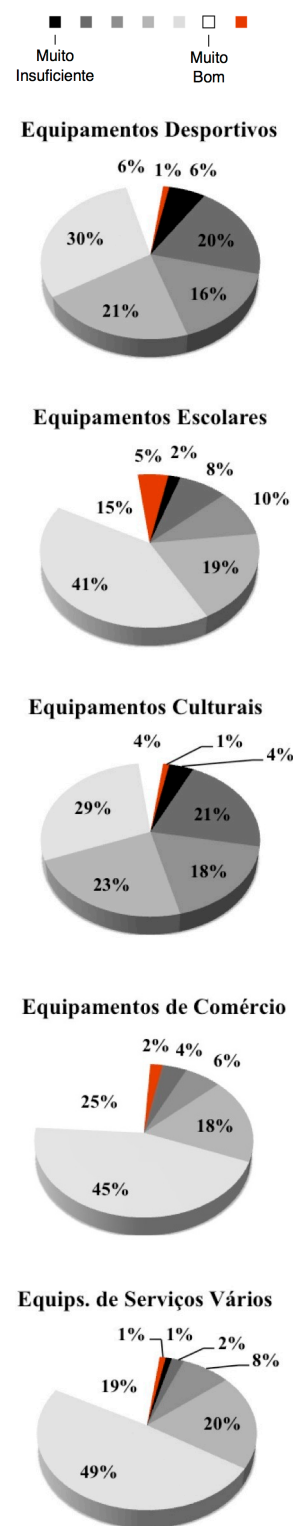
O critério *existência de comércio* foi o melhor cotado com 70% dos participantes a atribuírem-lhe a classificação bom-muito bom. Também com unanimidade acima dos 50% , na mesma categoria (bom-muito bom) vêm os indicadores *existência de serviços vários* (68%), *existência de serviços de saúde* (61%) e *existência de equipamentos escolares* (56%).

Os critérios com qualificação mais baixa, ainda que positiva, foram a *existência de equipamentos culturais* e a *existência de equipamentos desportivos*, com respectivamente 41% e 37% no grupo razoavelmente suficiente- razoável.

Se filtrarmos os resultados por género as avaliações quase não são divergentes.

Assumindo a discriminação da amostra por faixa etária, no caso da qualificação realizada pelos jovens, esta é também muito idêntica à geral, simplesmente é ainda mais unânime e marcada. O grosso das percentagens , na grande maioria dos critérios, concentram-se na categoria bom-muito bom e assumem valores que vão até aos 89% (*existência de comércio*). À semelhança das conclusões gerais, a *existência de equipamentos desportivos e culturais* são os dois indicadores menos qualificados. 26% da população considera insuficiente a existência de equipamentos desportivos.

Fig.40 Resultados Globais: questão 4.



Os resultados do grupo etário dos 25 aos 65 anos colocam o indicador *existência de serviços vários* como o mais positivo (66% incluíram-no na categoria bom-muito bom). De resto os resultados são idênticos ao geral, apenas se denota uma opinião mais negativa no indicador *existência de equipamentos culturais*, com um total de 38% no grupo muito insuficiente-insuficiente.

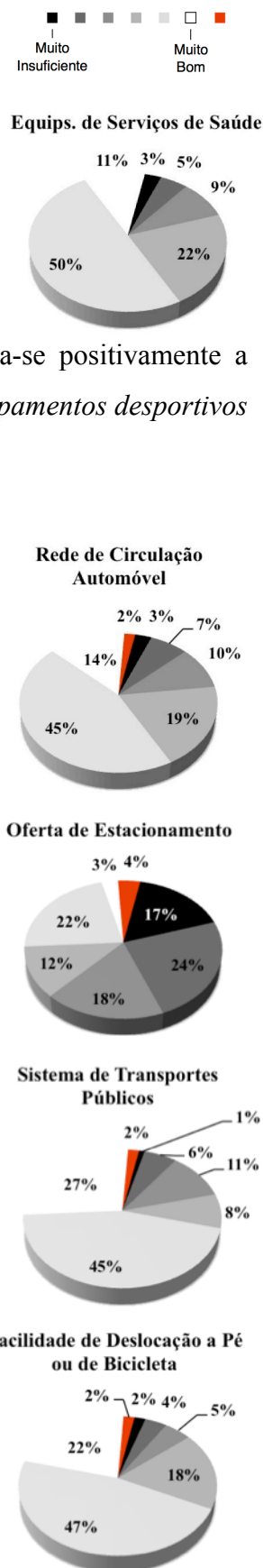
Finalmente, os resultados decorridos da amostra de idosos são semelhantes aos anteriores. Destaca-se positivamente a *existência de comércio* e negativamente a *existência de equipamentos desportivos* (embora neste caso com menos unanimidade).

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE Esta variável urbana inclui quatro critérios de análise (*rede circulação automóvel, oferta de estacionamento, sistema de transportes públicos e facilidade de deslocação a pé ou de bicicleta*) .

Na globalidade os critérios foram qualificados positivamente. O *sistema de transportes* é o mais bem qualificado com 72% da população a nomeá-lo como bom (45%) e muito bom (27%). Em seguida, a maioria dos participantes considera bom e muito bom *os indicadores facilidade de deslocação à pé e de bicicleta* (69%) e *rede de circulação automóvel* (59%). A *oferta de estacionamento* é o critério que gera maior discórdia, estando as opiniões repartidas pela escala de classificação.

De novo, a opinião de homens e mulheres sobre esta variável urbana é muito parecida. O mesmo acontece com os resultados das respostas dos jovens (0-25 anos) dos adultos (25-65 anos) e dos idosos (mais de

Fig. 40 Resultados Globais: questão 4. (Cont.)



65 anos) que são todas muito semelhantes entre si e relativamente aos resultados globais.

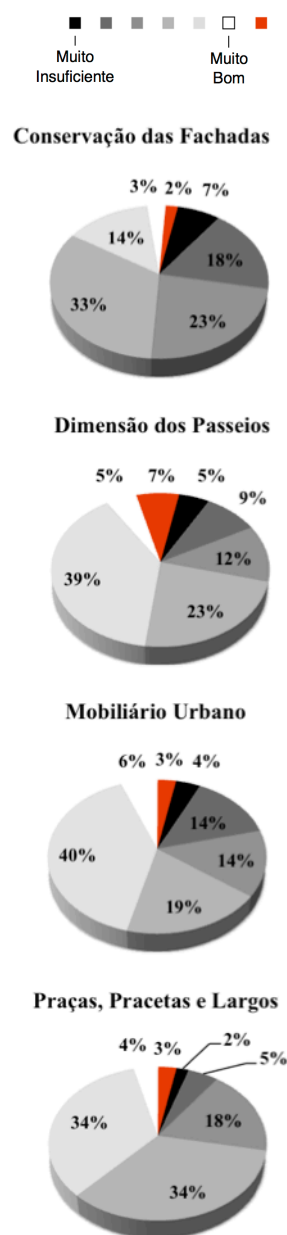
ESPAÇO CONSTRUÍDO – ESPAÇO PÚBLICO O grupo do espaço construído- espaço público engloba quatro critérios (*conservação das fachadas, dimensão dos passeios, mobiliário urbano e praças, pracetas e largos*)

Praticamente metade da população (46%) avaliou o *mobiliário urbano* como bom-muito bom, tornando-o o critério percebido mais positivamente. Segue-se depois com 41% , no mesmo grupo, a *dimensão dos passeios*. Com 52% surge *praças, pracetas e largos* com qualificação mediana. Avaliado por 56% dos inquiridos como razoavelmente suficiente-suficiente, o indicador *conservação de fachadas* é simultaneamente o que gera opiniões menos favoráveis, com um quarto da população a considerá-lo muito insuficiente e insuficiente.

As apreciações sobre o assunto feitas pelos dois géneros (homens e mulheres) são coincidentes.

De resto, tanto jovens, como adultos e idosos são unânimes na qualificação da *dimensão dos passeios* e *mobiliário urbano* como sendo bom-muito bom. À semelhança dos resultados gerais jovens e adultos qualificam, por maioria (respectivamente, 61% e 56%), *praças, pracetas e largos* como razoavelmente suficiente-suficiente. Curiosamente e fugindo à regra, quase metade (48%) do grupo etário com mais de 65 anos inclui *praças, pracetas e largos* na categoria bom-muito bom A *conservação das fachadas* é o indicador mais julgado, especialmente segundo a opinião do dos adultos e idosos (ambos 30% no grupo muito insuficiente – insuficiente) ,não tanto por parte dos jovens. (apenas 8% no grupo muito insuficiente – insuficiente).

Fig.40 Resultados Globais: questão 4. (Cont.)



ESPAÇOS VERDE E AMBIENTE Esta variável urbana foi representada no inquérito por três indicadores (*quantidade de áreas verdes, qualidade do ar e nível de ruído*).

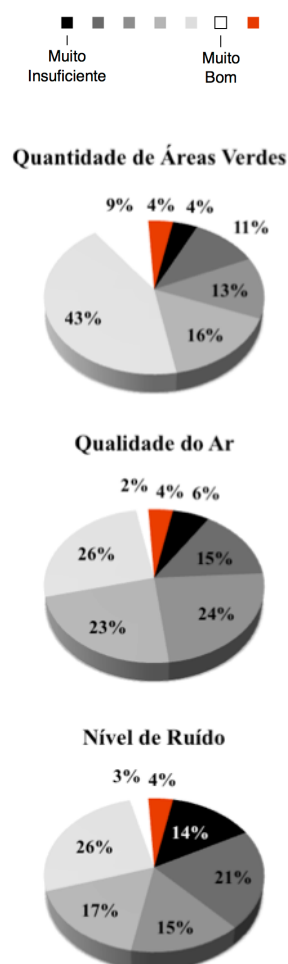
Mais de metade dos inquiridos (53%) nomeou a *quantidade de áreas verdes* acima de suficiente. Nos restantes dois critérios (*qualidade do ar e nível de ruído*) as opiniões dividem-se essencialmente pelas classificações intermédias, sendo que em ambas a maior percentagem, 26%, encontra-se na categoria bom. Todavia, é no critério nível de ruído que existe maior consenso na classificação do mesmo como muito insuficiente-insuficiente (35%).

A separação de resultados por género não se justifica dado que são outra vez muito idênticos.

Os valores em percentagem, obtidos pelas três faixas etárias, para a *quantidade de espaços verdes*, são concordantes e, portanto, como se constatou na avaliação global dos resultados este indicador é o mais favorável, por unanimidade. Em termos de *qualidade do ar*, só os jovens conseguem a maioria (56%) na inclusão deste critério no grupo razoavelmente suficiente-suficiente. Os restantes grupos etários têm as opiniões divididas pelas classificações intermédias. O mesmo sucede com indicador *nível de ruído*, embora este seja o que maiores percentagens teve no grupo muito insuficiente-insuficiente.

Considerando os resultados gerais, numa comparação sintética entre critérios das diversas variáveis urbanas, verificamos que aquele que maior percentagem conseguiu na categoria bom-muito bom foi o *sistema de transportes públicos* (72%), seguido depois pela *existência de comércio* com 70% de unanimidade. Já os critérios *oferta de estacionamento* e *nível de ruído* foram os

Fig.40 Resultados Globais: questão 4. (Cont.)



que conseguiram maior valor (respectivamente, 41% e 35%) nas classificações mais baixas (muito insuficiente e insuficiente).

De seguida, os dezassete critérios da componente urbana em análise foram agrupados em oito indicadores, para que fosse possível efetuar a sua hierarquização por grau de importância no contributo para a qualidade de vida urbana, sendo 8 o valor mais elevado. A ordem hierárquica resultante das respostas dos inquiridos foi a seguinte (do mais importante para o menos): *sistema de transportes públicos* (5.4), *existência de espaços verdes* (5.2), *facilidade de deslocação a pé ou de bicicleta* (5.2), *existência de equipamentos desportivos, escolares, culturais, comércio e serviços* (4.3), *rede de circulação automóvel* (4.2), *existência de espaços públicos de convívio* (4.0), *pouca poluição atmosférica e ruidosa* (3.9), *Dimensão e conservação do espaço urbano* (3.7).

Apesar de, em média, não ter sido considerado o critério menos importante, *pouca poluição atmosférica e ruidosa* foi o indicador mais vezes colocado em último lugar (22 vezes). Nota, apenas 84% dos inquiridos participaram nesta resposta (Fig.41).

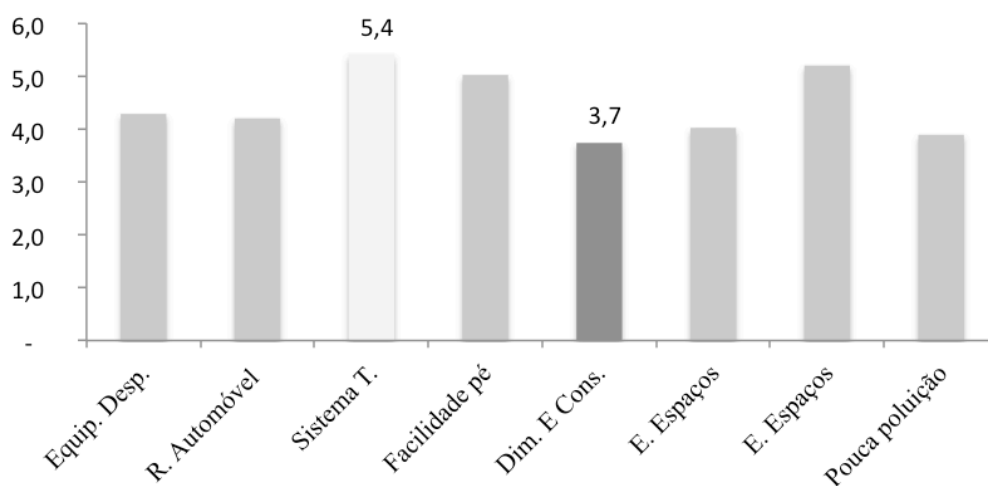


Fig.41 Hierarquização de critérios: questão 4.1

A apreciação feita pelo sexo masculino difere ligeiramente da global. O *sistema de transporte públicos* mantêm o primeiro lugar, muda no entanto o segundo, que passa a pertencer a *facilidade de deslocação a pé ou de*

bicicleta seguido depois pela *rede circulação automóvel* (basicamente a *existência de espaços verdes* perde importância). A variável mobilidade e acessibilidade ganha relevância. O último lugar também se altera, passa a ocupar essa posição a *existência de espaços públicos de convívio*.

No caso das mulheres, o primeiro lugar é ocupado pela *existência de espaços verdes*, seguido depois pelo *sistema de transportes públicos*. Assim como nos resultados gerais, a *dimensão e conservação do espaço urbano* fica em último lugar.

Fazendo agora a análise dos resultados com diferenciação de idades, verificamos que, a ordenação dos idosos (mais de 65 anos) é muito parecida. Mantem-se o primeiro e último lugares, apenas passa para segundo lugar a *facilidade de deslocação a pé ou de bicicleta*. Apenas 73% da amostra participou nesta resposta.

Quanto aos jovens, colocam em primeiro lugar o *sistema de transporte públicos* e, simultaneamente, a *existência de espaços verdes*. A última posição passa a ser ocupada pela *existência de equipamentos desportivos, escolares, culturais, comércio e serviços*.

A população adulta coloca a *existência de espaços verdes* no topo da hierarquia e a *existência de espaços públicos de convívio* e *pouca poluição atmosférica e ruidosa*, ambos na última posição.

A quinta pergunta pretendia averiguar qual a percentagem da população residente que costuma estar a par de planos de intervenção urbana para a sua área de residência, sendo que em situações de resposta negativa foi pedida uma justificação.

Posto isto, 44% dos inquiridos respondeu afirmativamente e 2% optaram por não responder. Dos 54% que assumiram não acompanhar os planos urbanos, as justificações mais comuns foram: *desconheço a existência de planos urbanos* (33%) e *não me interessa por questões deste género* (28%). A restante percentagem ficou devida por: *interesse-me, mas a informação não está acessível* (11%), *interesse-me mas a informação não está divulgada* (17%) e *outra* (11%).

Tanto a maioria dos homens como das mulheres respondeu negativamente e as justificações mais utilizadas foram as mesmas.

No que toca a camada mais jovem, 83% também assume não estar a par dos planos de intervenção urbana e aponta como principais razões, mais uma vez, o desconhecimento da existência de planos urbanos (47%) e o desinteresse por questões do género (32%).

Ao contrário dos resultados globais, mais de metade da população adulta (54%) responde afirmativamente. Para aqueles que responderam negativamente as justificações mais apontadas, ambas com 27%, são *interesse-me mas a informação não está divulgada* e *não me interessa por questões deste género*.

Por último, relativamente aos idosos, metade responde sim e metade não. As justificações mais escolhidas, com 31%, foram: *interesse-me mas a informação não está acessível* e *não me interessa por questões deste género*.

Posto isto, quando confrontada com a oportunidade de participar ativamente nas decisões acerca dos planos urbanos, quase metade da população (45%) respondeu que gostaria, mais de um quarto (28%) respondeu que lhe era indiferente e 23% assumiu não querer participar. (4% da população não respondeu). As respostas por género foram muito semelhantes.

Por outro lado, praticamente metade da camada mais jovem (48%) refere lhe é indiferente participar ou não nas decisões acerca dos planos urbanos. Porém, 39% responde que gostaria e só 13% é que não gostaria.

As respostas adultos vão ao encontro das globais, 48% afirma ter vontade de participar, 28% responde que lhe indiferente e 22% que não.

Finalmente, 44% dos idosos responde positivamente e 33% assume que não gostaria de participar. Para 11% dos idosos é indiferente (11% não responderam).

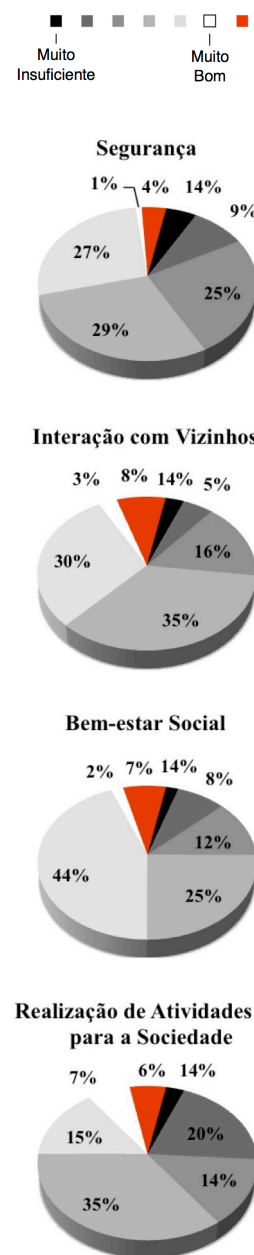
A avaliação perceptiva da componente social foi realizada através de quatro indicadores (*segurança, interação com vizinhos, bem-estar social e realização de atividades na/para a comunidade*).

Considerando a globalidade do universo, o *bem-estar social* é o indicador que melhor percentagem conseguiu (46%) no grupo bom-muito bom. Os critérios sociais *segurança* e *interação com vizinhos*, obtiveram a sua maior percentagem no grupo razoavelmente suficiente-suficiente (respectivamente, 54% e 51%). Também o indicador *realização de atividades na/para a comunidade* quase obteve unanimidade, conseguindo 49%, na mesma categoria. Enquanto que nos critérios anteriores (*segurança* e *interação com vizinhos*) a tendência de respostas é positiva, este último apresenta uma tendência negativa, sendo que 23% da população determina o critério como muito insuficiente-insuficiente. Curiosamente este é simultaneamente detentor da maior percentagem, na classificação mais alta (7% em muito bom).

Não existem praticamente diferenças nas respostas femininas e masculinas.

Tanto jovens, como adultos e idosos atribuem a maior percentagem ao indicador *bem-estar social* na categoria bom-muito bom (respectivamente, 34%, 54% e 41%). O critério *segurança* obtém, à semelhança dos resultados globais, o grosso das percentagens nas classificações intermédias (razoavelmente suficiente-suficiente). No caso do critério *interação com vizinhos*, para os jovens e adultos, a maioria da percentagem concentra-se no grupo razoavelmente suficiente-suficiente, já para

Fig.42 Resultados Globais: questão 6.



40% dos idosos este está incluído no grupo bom-muito bom. O critério *realização de atividades na/para a comunidade* foi considerado como o menos favorável por todos os grupos etários, apesar de, mais uma vez, no que respeita aos idosos, ter sido o indicador com a maior percentagem na melhor categoria.

Por forma a identificar as variáveis sociais mais relevantes, foi pedido à população que ordenasse, por grau de importância no contributo para a qualidade de vida social, o total de quatro critérios sendo que 4 é o valor atribuído ao indicador mais importante.

Para os 89% da população residente total participante, a ordem de importância é: *segurança* (3.3), *bem-estar social* (2.8), *interação com vizinhos* (2.2) e *realização de atividades na/para a comunidade* (1.6) (Fig.43)

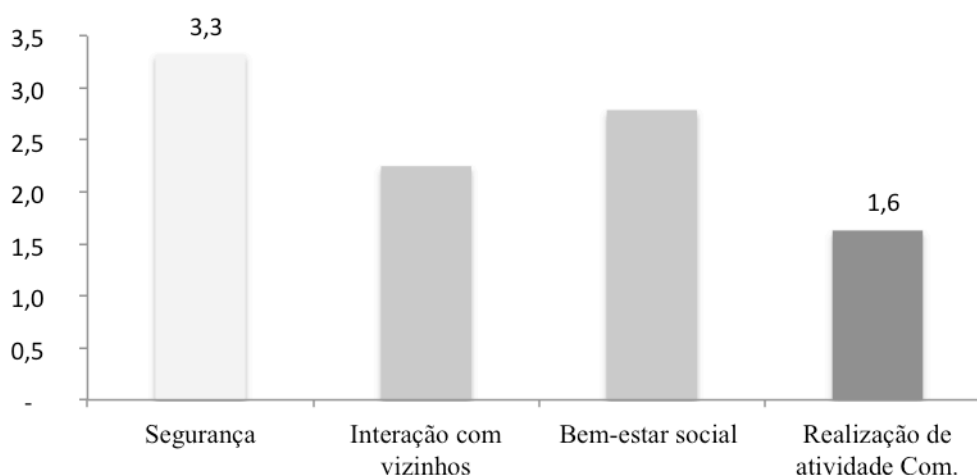


Fig.43 Hierarquização de critérios: questão 6.1

Tanto para o sexo feminino como masculino a ordem mantém-se. A discriminação do universo por grupo etário também é irrelevante, pois a ordem de importância é igual para todos.

A última questão do inquérito pergunta diretamente se o inquirido considera que, na sua zona de residência, se habita com qualidade de vida. Quase a totalidade da população (89%) considera que sim, apenas 7% julga que não e 4% preferiu não responder.

Quando se analisa isoladamente os jovens e os adultos a percentagem afirmativa aumenta, respectivamente para 91% e 92%. Tratando-se da população idosa, a percentagem afirmativa baixa para 81%, sendo que 7% dos participante preferem não responder.

7.4.6 REFLEXÃO SOBRE OS RESULTADOS E CONFRONTO COM O PPEULB

Os dados conseguidos para a primeira parte do inquérito mostram uma tendência para respostas qualitativas altas (maioria das percentagens acima da categoria razoavelmente suficiente), o que significa que, de uma maneira geral, os diferentes indicadores (11 no total), representantes das várias componentes de qualidade de vida, são percebidos positivamente, independentemente dos resultados estatísticos associados a cada um.

Para além disso, o tratamento de informação permitiu-nos verificar qual o indicador cuja qualificação é melhor.

A *satisfação pessoal* (associada a componente social), obteve quase sempre percentagens altas nas categorias mais altas (bom e muito bom). Para a globalidade de resultados e independentemente da discriminação em género, este é o critério mais positivo. A exceção está no grupo etário dos adultos (25-65 anos) que qualificou melhor a educação e no grupo maior idade (mais de 65 anos) que considera o *meio ambiente* como o critério melhor resolvido, seguido depois pela *satisfação pessoal*. Ora, este dado isolado leva-nos a crer que a população vive relativamente satisfeita, porém se confrontarmos esta informação com a escala de importância de critérios, percebemos não é assim tão linear, pois acima da *satisfação pessoal* estão praticamente metade dos indicadores. Por conseguinte, podemos concluir que para avançarmos no sentido de oferecer melhor qualidade de vida teremos de garantir que esses cinco critérios mais importantes do que a satisfação pessoal estão assegurados com as percepções mais optimistas.

A verdade é que tal não sucedeu. Observando a globalidade dos resultados, os critérios que, logo após a *satisfação pessoal*, conseguiram as percentagens mais altas nas categorias mais altas, foram: *comunidade, educação e*

meio ambiente. Todavia, dois desses critérios (*comunidade e meio ambiente*) são apontados como os menos importantes.

O indicador nomeado como mais importante é *saúde*, acompanhado depois pela *habitação*, a *educação* e *empregos* (pela ordem mencionada). Desta equação, a *saúde* e a *habitação* exigem maior atenção pois, apesar de terem sido eleitos como fundamentais, a maioria da população considera que os mesmos se classificam como razoavelmente suficiente e suficiente. O indicador mais preocupante é o *empregos* que por unanimidade, é o pior classificado. Especialmente para os idosos, onde a concordância acerca desta classificação chega aos 89%.

Como se pretendia, os resultados obtidos refletem-se na percentagem de população que afirma ou nega viver com qualidade de vida em Lisboa.

O balanço é bastante positivo, apesar de alguns resultados menos favoráveis na componente económica, os restantes indicadores são percepcionados positivamente. Prova disso é que 81% da população inquirida afirma viver com qualidade de vida,

Os mais jovens são os que mais confirmam viver com qualidade de vida (87%). Provavelmente esta percentagem é justificada pelo facto dos indicadores *habitação* e *saúde* terem sido percepcionados numa óptica mais optimista, não esquecendo que estes são detentores dos maiores graus de importância. Por outro lado, os idosos demonstraram maior tendência para avaliações negativas dos critérios. A consequência é visível, apenas 70% confirma habitar com qualidade de vida em Lisboa.

Posto isto, este estudo manifesta como o tratamento das diversas componentes, representadas pelos critérios assinalados, podem alterar a apreciação de qualidade de vida. Para além disso, podemos retirar outra informação importante: a componente urbana, neste estudo representada pela variável *habitação*, apresenta-se como o segundo indicador mais importante, revelando-se fundamental para uma avaliação favorável de qualidade de vida. Já na componente social, destaque apenas para o indicador segurança, que se afirma também com uma importância significativa.

Portanto, podemos assumir que a Arquitectura pode tornar-se uma das grandes responsáveis por uma mensuração melhor ou pior de qualidade de vida. E, este dado, vai encontro daquilo que foi discutido ao longo do trabalho sobre a importância desta componente.

A análise de resultados, na segunda parte do inquérito, permite averiguar se as estratégias do caso de estudo (PPEULB) estão a ir ao encontro das manifestações da população residente na zona do plano.

ZONAMENTO Nesta variável os critérios com qualificação mais baixa foram a *existência de equipamentos culturais e desportivos*, independente da discriminação de resultados por género ou faixa etária. A única diferença é que, enquanto que jovens e idosos colocam a existência de equipamentos desportivos como o indicador mais fragilizado, os adultos colocam a existência de equipamentos culturais.

Sendo assim, a estratégia apresentada pelo plano de pormenor mostra-se adequada às necessidades da população. É precisamente nos equipamentos que é proposto o maior investimento. Além de equipamentos escolares, sociais e de saúde, existem previsões de construção de um polidesportivo coberto, no âmbito dos equipamentos desportivos e duas bibliotecas, no âmbito dos equipamentos culturais.

Nota ainda para o facto de que, estes indicadores - *existência de equipamentos culturais e existência de equipamentos desportivos*- juntamente com a existência de equipamentos escolares, comércio e serviços, são o grupo que ocupa a 4ª posição, numa escala de importância de 1 a 8. Portanto, estando já estes últimos indicadores bem classificados, uma melhoria nos dois mais fragilizados, provavelmente, criará uma melhoria na apreciação desta variável urbana.

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE Nesta variável urbana, o critério *sistema de transportes públicos* foi, por unanimidade, o melhor classificado.

Este resultado é bastante positivo, porque, simultaneamente, este indicador (sistema de transportes públicos), na globalidade dos resultados, foi

eleito o mais importante no contributo para a qualidade de vida urbana. Somente o grupo dos adultos, coloca a *existência de espaços verdes* acima do anterior e os jovens atribuem igual importância a ambos.

Neste sentido, o plano de pormenor em causa tem probabilidade de ser bem sucedido pois, apesar de atualmente o sistema de transportes públicos ser já percepcionado de forma positiva, está em estudo uma melhoria deste indicador, com a possibilidade de introdução de uma rede de transporte público em sítio próprio.

Para além desta proposta, o plano urbano prevê um aumento de oferta de estacionamento. Portanto, uma vez mais, este vai ao encontro das necessidades da população que, no estudo realizado, colocou a oferta de estacionamento como sendo o critério menos favorável, estando as opiniões divididas e repartidas pelas categorias de classificação possíveis.

Contudo, pode levantar-se uma questão acerca de qual a localização onde o estacionamento é mais carenciado e necessário e qual a tipologia mais adequada. Se observarmos as ruas integrantes dos planos constatamos que o estacionamento ilegal se produz sobretudo ao longo das mesmas, no entanto, a opção escolhida pelo plano de pormenor é criar núcleos de estacionamento ao invés de intervir a uma micro escala de rua procurando legalizar estacionamentos. É dada prioridade aos estacionamentos pagos, em estrutura subterrânea, que servirão uma atividade. (ex. estacionamento do Hospital da Luz). Por outro lado, se o objectivo definido no plano é reduzir a oferta para reduzir a procura e criar novas alternativas de deslocação, então a “não estratégia” de regularização de estacionamento ao longo das ruas mais problemáticas visa provavelmente desincentivar o uso automóvel.

As propostas de intervenção nos nós viários, irão ainda melhorar a rede de circulação automóvel que já é julgada de maneira positiva.

ESPAÇO CONSTRUÍDO – ESPAÇO PÚBLICO Os indicadores *praças, praças e largos e conservação de fachadas* têm maior percentagem da população a quantificar mediana e negativamente.

A conservação de fachadas é o critério percebido de forma mais negativa, com 25% da população a considerá-lo muito insuficiente – insuficiente. Mas, esta apreciação não é tão preocupante como aparenta. Se observarmos a hierarquia de critérios, para a amostra completa, notamos que, o grupo *dimensão e conservação do espaço urbano* é considerado o critério menos importante no contributo para a qualidade de vida urbana. Isto não quer dizer que não se deva atuar sobre o mesmo, serve apenas para relativizar os resultados. Por exemplo a classificação global das *praças, pracetas e largos* como razoavelmente suficiente e suficiente (excepto no grupo “mais de 65 anos”) poderá exigir mais atenção, isto porque, para o total da população, o conjunto *existência de espaços públicos de convívio* é considerado mais importante do que o anterior (excepto no grupo dos adultos).

O plano de pormenor não revela intenções de trabalhar diretamente esta variável. Esta é uma situação em que este género de estudos, que contactam com a população, permitem identificar eventuais fragilidades nas estratégias dos planos urbanos.

Tendo em conta a avaliação feita aos critérios *praças, pracetas e largos* e *conservação de fachadas* seria importante para o sucesso do plano e satisfação da população que o mesmo desenvolve-se intenções de transformação desses critérios. Até porque o caso da *conservação de fachadas*, o PPEULB declarou, em termos gerais, o edificado com sendo razoável ou bom, no entanto, um quarto da população percebe essa conservação como *muito insuficiente-insuficiente*. Agora que se conhecem as necessidades da população, seria uma mais valia se, por exemplo, também fosse estudada a proposta de introdução de mais espaços de convívio na área do plano ou ponderada a proposta de transformação e/ou requalificação dos existentes para criar novas dinâmicas.

ESPAÇOS VERDES Com o projeto do parque urbano na Quinta da Granja efectivado, o plano não prevê mais intervenções nesta variável.

Segundo informações recolhidas, após apreciação do critério *quantidade de espaços verdes* é consensual a classificação do mesmo em bom e muito bom. Para além disso este assume um grau de importância elevado (2º lugar

na hierarquia do total dos participantes) o que torna os resultados ainda mais positivos.

Posto isto, definir urgentemente intervenções a este nível não é prioritário. O plano de pormenor em estudo deve, no entanto, procurar melhorar a sua resposta no que toca à qualidade do ar e, sobretudo, ao nível do ruído, que obteve as classificações mais desfavoráveis.

Por fim, nota ainda para o facto que, na avaliação conjunta de todos dos critérios da componente urbana, o sistema de transportes públicos foi o melhor classificado e, simultaneamente, nomeado o critério mais importante no contributo para a qualidade de vida urbana.

No capítulo sobre a relação entre a componente urbana e social, foi mencionada a importância da ação participativa no sucesso do espaço urbano. O inquérito desenvolvido procurou encontrar algumas respostas nesse âmbito, questionando a população sobre o seu acompanhamento a planos urbanos e interesse em participar ativamente nas decisões sobre os mesmos.

Os resultados obtidos revelaram que a maioria da população assume não estar a par dos planos de intervenção urbana mas que 45% da mesma gostaria de participar ativamente nas decisões acerca dos planos. Para mais de um quarto dos inquiridos a sua participação é indiferente.

Os valores diferem ligeiramente se estivermos a observar os grupos etários isoladamente. A percentagem de jovens que não acompanha os planos de intervenção urbana é a maior (83%) e a percentagem de pessoas indiferentes a uma participação ativa é idêntica à global e a percentagem de jovens que gostariam de participar é 39%.

Quanto aos adultos, contrariamente aos resultados globais, a maioria assume estar a par dos planos urbanos e praticamente metade assume ter vontade de participar ativamente nas decisões acerca dos planos.

Metade dos idosos afirma não estar a par dos planos de intervenção urbana e um terço refere que não gostaria de participa em decisões referentes aos planos urbanos.

Entre as razões mais mencionadas para a falta de acompanhamento dos planos de intervenção urbana, direcionados para a zona de residência, está o desconhecimento da existência dos mesmos e o desinteresse por questões do género.

Em suma, a população residente não só assume que não está a par dos planos urbanos como não mostra interesse em participar.. Esta é uma situação que pode ser problemática pois, como abordado anteriormente, o envolvimento da população é fundamental para o encontro das estratégias desenvolvidas com as necessidades e expectativas da população. Esta comunicação é essencial para que os planos urbanos sejam bem sucedidos e haja uma melhoria nas condições de vida da população abrangida pelo plano.

Relativamente à componente social, a conclusão mais importante é que, com praticamente total consenso (89%), a segurança foi eleita o critério mais importante para a garantia de condições de vida. A classificação deste indicador social, maioritariamente como razoavelmente suficiente e suficiente, indica uma necessidade de maior atenção ao mesmo.

O plano de pormenor prevê apenas uma atuação a este nível, a proposta de aumento e melhoria das zonas de iluminação. No relatório de fundamentação, é inclusivamente indicada a sensação de insegurança inerente às condições atuais de iluminação.

De resto, os urbanistas responsáveis pelo plano em questão, poderiam ainda procurar melhorar esta variável através de outros elementos urbanos. Por exemplo, com a projeção de zonas de acalmia de tráfego ou promoção de espaços integradores sociais.

Concluindo, após apreciação das duas componentes (urbana e social) relativamente à zona de residência, quase a totalidade da população (89%) revela habitar com qualidade de vida. De entre os vários grupos etários, os adultos, por pouco, são os mais satisfeitos e os idosos (mais de 65 anos) os mais descontentes.

Curiosamente, quase metade das pessoas (46%) que afirmaram que, em Lisboa não se habita com qualidade de vida, declararam, no fim do inquérito, viver com qualidade de vida na sua zona de residência (Fig.44).

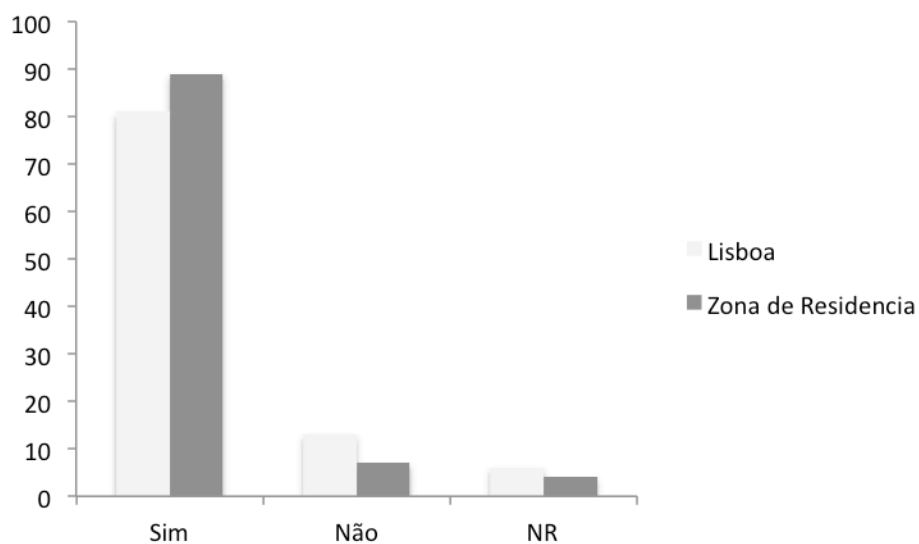


Fig.44 Comparação de resultados: questão 3 e 7

8. CONCLUSÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS

O inquérito desenvolvido representa o culminar de toda a teoria discutida, no decorrer do trabalho científico. A exposição e análise de resultados em confronto com a situação proposta pelo Plano de Pormenor em estudo visava demonstrar como o método aplicado poderia ser útil para urbanista, numa escala aproximada de intervenções no território.

Neste caso, o Plano de Pormenor já estava delimitado e, como tal, os resultados obtidos pelo inquérito permitiram verificar se as estratégias de atuação previstas pelo mesmo estavam a ir ao encontro daquelas que são as necessidades e prioridades da população. De uma maneira geral, as conclusões foram positivas, por exemplo: a população inquirida, em determinado momento, apontou a existência de equipamentos desportivos e culturais como um ponto fraco da zona considerada. Este resultado alerta para a importância de incluir este tipo de uso na área do plano e, favoravelmente, o plano de pormenor previsto está a ir ao encontro desta necessidade; entre os diversos equipamentos propostos estão incluído dois culturais e um desportivo. Por sua vez, as necessidades da população ao serem respondidas, contribuirão à partida para uma melhoria das suas condições de vida, que é o que se pretende.

Importa, contudo, referir que se assume este método participativo, não só como uma forma de consultar o sucesso ou não de um plano, mas equaciona-se que este também possa ser uma ferramenta útil na fase de conceptualização e definição de normas de atuação. Se, numa fase inicial, for feito um contato com a população para a qual as intervenções são destinadas, esse trabalho irá ajudar o urbanista a compreender mais profundamente a população para a qual se destinam as transformações, além dos dados estatísticos e direcionar as suas ideias para ir ao encontro das carências percepcionadas. Não quer isto dizer que o urbanista deva seguir à risca tudo aquilo que foi mencionado pela população, o objectivo é que o método seja a voz da população e funcione como complemento à análise e interpretação do território realizada pelo mesmo.

Em suma, pretende-se que o envolvimento da população enriqueça o trabalho do urbanista e contribua para o sucesso do plano desenvolvido que, consequentemente, aumentará a qualidade de vida das pessoas em causa.

De facto, o conceito de qualidade de vida é versátil e complexo mas é passível de ser considerado pelas várias áreas científicas como objectivo comum. No decorrer do trabalho, em primeiro lugar, procurou-se clarificar o significado e importância deste conceito para a sociedade, para depois, serem descobertas estratégias de aproximação ao objectivo; garantir qualidade de vida.

A conclusão é que se refletirmos sobre qualidade de vida, dentro de cada componente que a constitui, simultaneamente, identificaremos os instrumentos ao dispor de cada uma e a forma como estes devem ser trabalhados, de maneira a que, contribuam para o aumento de condições de vida. Este desenvolvimento teórico é base fundamental para um tratamento apropriado e eficiente das variáveis consideradas influentes.

A componente urbana e social e a relação entre ambas, representam um dos caminhos promissores. Ao longo do trabalho, foi demonstrada a dependência entre as duas e o impacto que as características de cada uma têm no bem-estar do ser humano.

Ora, o urbanista é um dos responsáveis pelo controlo destas componentes. Consciencializar-se do impacto que as suas decisões podem surtir deverá funcionar como impulsionador de procura de conhecimentos e estratégias que garantam o sucesso do seu trabalho.

Não adianta ao urbanista descobrir as necessidades de uma população através de um método participativo, se não souber como tratar essa informação e criar mecanismos de resposta. Por exemplo, suponhamos que a população admite fragilidades e carências ao nível do espaço público. Requalificar ou aumentar esses espaços não é suficiente, o arquiteto deve ter a capacidade de perceber onde está o problema específico dessa variável (se em número, se em localização, se em qualidade) e ter os conhecimentos necessários para resolver esse elemento urbano juntamente com questões sociais e garantir assim qualidade de vida.

Resumindo, com o presente trabalho científico foram identificadas, expostas e desenvolvidas as variáveis urbanas e sociais, constituintes das duas

componentes qualidade de vida, em função de demonstrar como o controle das mesmas, em conjunto, pode contribuir para a melhoria das condições de vida do ser humano. Mas como determinar a situação das variáveis e calcular o contributo dessas? De entre as diversas formas de quantificar a qualidade de vida, o método subjetivo, com base em percepções, foi o adoptado. Através da aplicação do mesmo num caso de estudo, ficou corroborado que um *feedback* da população face ao habitat onde se inserem, fornece respostas sobre as fragilidades das variáveis onde é mais emergente atuar, para um lugar em específico. A preocupação em determinar os critérios urbanos e sociais, que na óptica da população, são insuficientes para as suas necessidades e propor uma atribuição de grau de importância para os mesmos, permite uma relativização dos resultados. A ideia foi, não só demonstrar que a população pode ajudar urbanistas a identificar o carácter e os problemas do território, como pode ainda ajudar a estabelecer prioridades, revelando aquilo que, para aquela população é mais importante de ter em conta.

O presente trabalho, sobretudo a dimensão prática, permitiu também concluir que o urbanismo tem realmente um forte impacto na vida de uma comunidade. Sendo capaz de determinar modos de vida, a responsabilidade do urbanista é imensa e, como tal, este deve procurar sempre valorizar as suas ações, incluindo conhecimentos de outras áreas de atuação, como a sociologia, a economia, a saúde, etc.

ALVES, Everton F. (2011). Qualidade de Vida: considerações sobre os indicadores e instrumentos de medida, *Revista Brasileira de Qualidade de Vida*, Ponta Grossa

ASCHER, François (2010). Novos Princípios do Urbanismo. *Novos Princípios Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos. Um Léxico*, Lisboa, Livros Horizonte

AYMAN, Mohamand M. (2012). Quality of life indicators in value urban areas: Kasr Elnile Street in Cairo, *Procedia- Social and Behavioral Sciences*, pp.254-70

BALLAS, Dimitri (2013). What makes a ‘happy city’?, *Cities*, Sheffield, pp.539-50

BAUMAN, Zygmund (2003). *City of Fears, City of Hopes*, Londres, Goldsmiths College

CATTELL, Vicky; Dines, Nick; Gesler, Wil; Curtis, Sarah (2008). Mingling, observing, and lingering: Everyday public spaces and their implications for well-being and social relations, *Health&Place*, Londres, pp.544-61

CULLEN, Gordon (2009). *Paisagem Urbana*. Lisboa, Edições 70

DONOVAN, Geoffrey H; Prestemon, Jeffrey P. (2010). The Effect of Trees on Crime in Portland, Oregon, *Environment and Behavior* (2012), Portland, Sage

EFROYMSON, Debra; Ha, Tran T.K.T.; Thu, Pham T. (2009). Public Spaces: How They Humanize Cities, Dhaka, HealthBridge.

EL DIN, H. S, Shalaby, Ahmed, Farouh, Hend. E, Elariane, Sarah. A. (2012). Principles of urban quality of life for a neighborhood, *HBRC Journal* (2013), Cairo, pp.86-92

FRANCIS, Jacinta; Giles-Corti, Billie; Wood, Lisa; Knuiman, Matthew (2012) Creating sense of community: The role of public space, *Journal of Environmental Psychology*, Crawley, pp.86-92

FREITAG, Michel (2004). *Arquitetura e Sociedade*. Lisboa, Dom Quixote

GEHL, Jan (2013) *Cities for People*. Londres, Island Press

GOTTDIENER, Matt; Hutchison, Ray (2006). *The New Urban Sociology*, Boulder, Westview Press

GREGORY, Derek; Johnston, Ron; Pratt, Geraldine; Watts, Michael J.; Whatmore, Sarah (2009). *The dictionary of human geography*, pp. 606-7

HALL, Edward T (1986). *A Dimensão Oculta*. Lisboa, Relógio D'Água Editores

HALL, Peter; Pfeiffer Ulrich (2000), Urban Future 21. A Global agenda for 21st Century Cities in *Background Report on the World Report on The Urban Future 21*, Londres, E&FN Spon

HILLIER, Bill; Hanson, Julianne (1984). *The Social Logic of Space*. Londres, CambridgeUniversityPress

HONOLD, Jasmin; Beyer, Reinhard; Lakes, Tobia; Meer, Elke van der (2012). Multiple environmental burdens and neighborhood- related health of city residents, Berlim, *Journal of Environmental Psychology*, pp.306/16

JUPP. Eleanor (2007). The feeling of participation: Everyday spaces and urban change, *Geoforum* (2008), Oxford, pp.331-43

KUO, Frances E; Sullivan, William C. (2001). Environment and Crime in the Inner City, Does Vegetation Reduce Crime?, *Environmment and Behavior*, Sage Publications, pp.343-67

KURNIAWATI, Wakhidah (2011). Public Space for Marginal People, Semarang, *Procedia- Social and Behavioral Sciences*, pp.476-84

LE CORBUSIER (2010). *O Módulo: ensaio sobre uma medida harmonica à escala humana aplicável universalmente à Arquitectura e à mecânica*, Orfeu negro editora

LEFEBVRE, Henri (2001). *O Direito à Cidade*. São Paulo, Centauro

LYNCH, Kevin (2009). *A Imagem da Cidade*. Lisboa, Edições 70

MANSO, José R. Pires; Matos, António F.; Gonçalves, Fátima (2012). *Os Municípios e a Qualidade de Vida*, Observatório para o Desenvolvimento Económico e Social da Universidade da Beira Interior

MARANS, Robert W. (2011). Quality of Urban Life Studies: An Overview and Implications for Environmment-Behaviour Research, *Procedia- Social and Behavioral Sciences*, Michigan, pp.9-22

MARQUES DA COSTA, Nuno M. S (2007). Mobilidade e Transporte nas Áreas Urbanas, o caso da Área Metropolitana de Lisboa, *Departamento de Geografia, Faculdade de Letras de Lisboa, Universidade de Lisboa*

MARQUES, João Lourenço; Figueiredo, Elisabete (2008). De que depende a percepção social de qualidade de vida? Uma análise exploratória para o concelho de Aveiro, *VI Congresso Português de Sociologia*, pp.2-22

MOSTAFA, Ayman.M (2012). Quality of Life Indicators in Value Urban Areas: Kasr Elnile Street in Cairo, *Procedia- Social and Behavioral Sciences*, Bangkok, pp.254-70

MUGA, Henrique (2005). *Psicologia da Arquitectura*, Canelas, Edições Gailivro Lda.

MOHIT, Mohammad A. (2013). Quality of Life in Natural and Built Environment – An Introductory Analysis, *Procedia- Social and Behavioral Sciences*, Kuala Lumpur, pp.33-43

NASUTION A.D; Zahrah, Wahyuni (2011). Public open space privatization and quality of life, case study Merdeka Square Garden, *Procedia- Social and Behavioral Sciences*, Bandung, pp.466-75

OLIVEIRA, Fernanda P. (2010), *Direito do Urbanismo. Do Planeamento à Gestão*, Coimbra editora

PDM (2012), publicação in *Diário da República, 2.a série — N.º 168 — 30 de agosto de 2012, Título III, capítulo I, Artº 9, p. 30279*

PROSHANSKY, H.; Ittelson, W.; Rivlin, L. (eds) (1970). *Environmental Psychology - Man and his physical setting*, Holt, Rinehart and Winston, Inc - Nova Iorque.

PINTO, Teresa Costa (2008). Território (s) e Qualidade de Vida: representações sobre um conceito, *VI Congresso Português de Sociologia, Mundos Sociais: Saberes e Práticas*

RASIDI, Mohd, H; Jamirsah, Nurzuliza; Said, Ismail (2012). Urban Green Space Design Affects Urban Residents' Social Interaction, *Procedia- Social and Behavioral Sciences*, Giza, pp. 464-80

Sarkissian Associates Planners em colaboração com ACT Planning and Land Management (2000). *Australian Capital Territory (ACT) – Crime Prevention and Urban Design Resource Manual*, Canberra

SIMMEL, Georg (2001). A Metrópole e a Vida do Espírito in *Cidade, Cultura e Globalização*, Carlos Fortuna org., Oeiras, pp.31-43

TDM encyclopedia (2010). *Accessibility, evaluating People's To Reach Desired Goods, Services And Activities*, Victoria Transport Policy Institute, disponível em: <http://www.vtpi.org/tdm/tdm84.htm>

WIRTH, Louis, (2001). O Urbanismo como Modo de Vida in *Cidade, Cultura e Globalização*, pp. 45-65, Oeiras, Celta Editora

ZINCHENKO Y.P.; Pereyagina E.B (2013). A Secure City: Social-psychological Aspects, *Procedia- Social and Behavioral Sciences*, Moscovo, pp.104-09

Better Life Index:

<http://www.oecdbetterlifeindex.org/> (acedido em Setembro de 2014)

Dicionário da Língua Portuguesa da Porto Editora:

www.infopedia.pt (acedido em Setembro de 2014)

Green Cities, Good Health:

http://depts.washington.edu/hhwb/Thm_Crime.html (acedido em Setembro de 2014)

Gross Domestic Product:

http://en.wikipedia.org/wiki/Gross_domestic_product (acedido em Agosto de 2014)

Human Development Index:

http://en.wikipedia.org/wiki/Human_Development_Index (acedido em Agosto de 2014)

Índice Sintético de Desenvolvimento Regional:

www.ine.pt (acedido em Agosto de 2014)

Quinzenário Regional de Viseu, Maio 2013:

www.jornalviarapida.com (acedido em Setembro 2014)

Physical Quality of Life Index:

http://en.wikipedia.org/wiki/Quality_of_life (acedido em Agosto de 2014)

População Mundial:

<http://www.publico.pt/mundo/noticia/populacao-mundial-chegara-aos-11-mil-milhoes-em-2100-e-um-terco-tera-mais-de-60-anos-1597278>

Relatório de Fundamentação, alteração ao Plano de Pormenor do Eixo Urbano Luz-Benfica, 2014:

www.cm-lisboa.pt (acedido em Setembro de 2014)

Sítio da CML, <http://www.cm-lisboa.pt/>

Urban Street Design Guide, <http://nacto.org/usdg/> (acedido em Setembro de 2014)

Worldometers, <http://www.worldometers.info/worldpopulation/#pastfuture> (acedido em Setembro 2014)

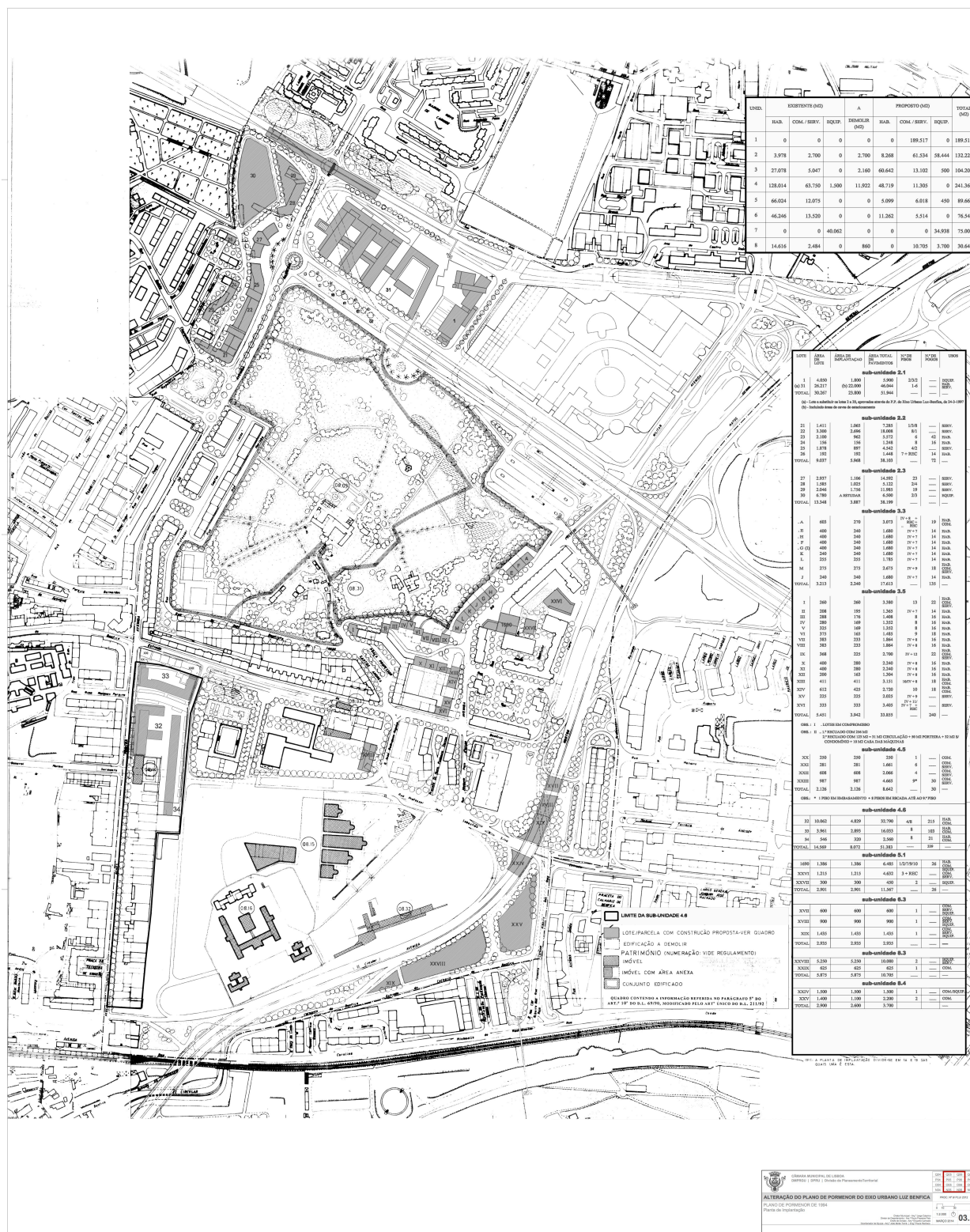
World Happiness Report:

http://en.wikipedia.org/wiki/World_Happiness_Report (acedido em Agosto de 2014)

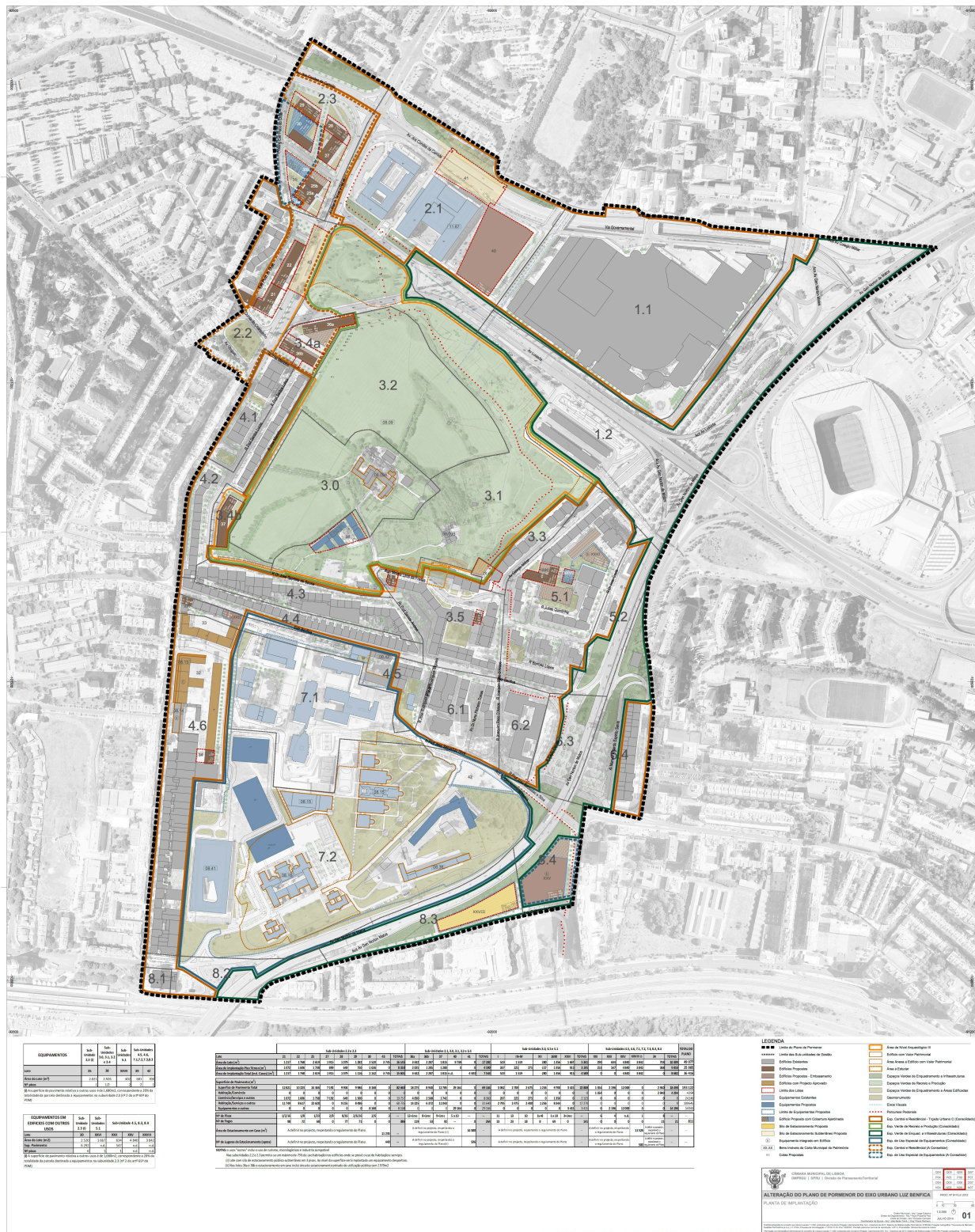
FILMES E DOCUMENTÁRIOS

Urbanized (2011) dirigido por Gary Hustwit. Estados Unidos

Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/planos-eficazes/alteracao-ao-plano-de-pormenor-do-eixo-urbano-luz-benfica-15-de-janeiro-e-13-de-fevereiro-de-2014>



Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/planos-eficazes/alteracao-ao-plano-de-pormenor-do-eixo-urbano-luz-benfica-15-de-janeiro-e-13-de-fevereiro-de-2014>



Questionário

O presente questionário insere-se numa dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura com especialização em Urbanismo, cujo objectivo é recolher informações que permitam completar a investigação sobre o tema ***Psicologia Urbana: como o urbanista pode intervir nas componentes sociais e urbanas de qualidade de vida.***

O questionário é anónimo. Os dados de identificação solicitados não comprometem esse anonimato, servem somente para completar a análise dos resultados.

Não existem respostas certas nem erradas, solicita-se apenas a sua opinião e percepção.

Por favor, responda a todas as questões com uma cruz e sempre nos espaços confinados para tal.

Obrigada pela sua colaboração.

PARTE I

Género F ☐ Idade (anos) 0-25 ☐ 25-65 ☐ +65 ☐
 M ☐

1. Por favor assinale a rua onde atualmente habita.

Al. Manuel Ricardo Espírito Santo	<input type="checkbox"/>	Rua Barroso Lopes	<input type="checkbox"/>
Av. Colégio Militar	<input type="checkbox"/>	Rua Dr. João Couto	<input type="checkbox"/>
Av. Uruguai	<input type="checkbox"/>	Rua Dr. José Baptista de Sousa	<input type="checkbox"/>
Av. Marechal Teixeira Rebelo	<input type="checkbox"/>	Rua Joaquim Paço de Arcos	<input type="checkbox"/>
Estrada de Benfica	<input type="checkbox"/>	Rua José Marinho	<input type="checkbox"/>
(Troço entre CC. Fonte Nova e		Rua Julião Quintinha	<input type="checkbox"/>
cruzamento com Av. Uruguai)		Rua Mestre Lima de Freitas	<input type="checkbox"/>
Estrada Poço do Chão	<input type="checkbox"/>	Rua Professor Santos Lucas	<input type="checkbox"/>
Pç. Dr. Nuno Pinheiro Torres	<input type="checkbox"/>	Rua Quinta do Charquinho	<input type="checkbox"/>
Pç. Professor Santos Andrea	<input type="checkbox"/>	Outra	<input type="checkbox"/>
		Qual? _____	

Questionário

Responda às seguintes questões considerando a área do Município de Lisboa.

2. Classifique cada um dos seguintes critérios de acordo com a escala apresentada. Preencha cada linha com uma cruz.

	Muito Insuficiente	Insuficiente	Razoavelmente Suficiente	Suficiente	Bom	Muito Bom	Não Responde
a) Habitação Condições de habitação e custos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Poder económico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Empregos Oferta e qualidade	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Comunidade Bem-estar social	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Educação Qualidade e proveito tirado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Meio ambiente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Envolvimento cívico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Saúde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) Satisfação pessoal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) Segurança	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) Balanço vida/trabalho Equilíbrio entre tempo gasto a trabalhar e em lazer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.1. Ordene, por grau de importância, os seguintes critérios, sendo 11 o mais importante no contributo para a qualidade de vida e 1 o menos importante. Por favor não atribua o mesmo número a mais do que um critério.

a) Habitação Condições de habitação e custos	<input type="checkbox"/>	f) Meio ambiente	<input type="checkbox"/>
b) Poder económico	<input type="checkbox"/>	g) Envolvimento cívico	<input type="checkbox"/>
c) Empregos Oferta e qualidade	<input type="checkbox"/>	h) Saúde	<input type="checkbox"/>
d) Comunidade Bem-estar social	<input type="checkbox"/>	i) Satisfação pessoal	<input type="checkbox"/>
e) Educação Qualidade e proveito tirado	<input type="checkbox"/>	j) Segurança	<input type="checkbox"/>
		k) Balanço vida/trabalho	<input type="checkbox"/>
		Equilíbrio entre tempo gasto a trabalhar e em lazer	

Questionário

3. Tendo em conta as suas respostas até agora, diria que em Lisboa se habita com qualidade de vida?

Sim ☐

Não ☐

PARTE II

Responda às seguintes questões considerando a sua zona de residência.

4. Classifique cada um dos seguintes critérios urbanos de acordo com a escala apresentada.

Preencha cada linha com uma cruz.

	Muito Insuficiente	Insuficiente	Razoavelmente Suficiente	Suficiente	Bom	Muito Bom	Não Responde
a) Existência de equipamentos desportivos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Existência de equipamentos escolares	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Existência de equipamentos culturais	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Existência de comércio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Existência de serviços vários (correios, centros de apoio...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Existência de serviços de saúde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Rede de circulação automóvel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Oferta de estacionamento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) Sistema de transportes públicos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) Facilidade de deslocação a pé ou de bicicleta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) Conservação das fachadas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) Dimensão dos passeios	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
m) Mobiliário urbano (bancos, sombreamento, paragens de autocarro, pontos de iluminação...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Questionário

	Muito Insuficiente	Insuficiente	Razoavelmente Suficiente	Suficiente	Bom	Muito Bom	Não Responde
n) Praças, Pracetas e Largos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
o) Quantidade de áreas verdes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p) Qualidade do ar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
q) Nível de ruído	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.1. Ordene, por grau de importância, os seguintes critérios, sendo 8 o mais importante no contributo para a qualidade de vida urbana e 1 o menos importante. Por favor não atribua o mesmo número a mais do que um critério.

a) Existência de equipamentos desportivos, escolares e culturais, comércio e serviços	<input type="checkbox"/>
b) Rede de circulação automóvel	<input type="checkbox"/>
c) Sistema de transportes públicos	<input type="checkbox"/>
d) Facilidade de deslocação a pé ou bicicleta	<input type="checkbox"/>
e) Dimensão e conservação do espaço urbano (fachadas, passeios, bancos...)	<input type="checkbox"/>
f) Existência de espaços públicos de convívio	<input type="checkbox"/>
g) Existência de espaços verdes	<input type="checkbox"/>
h) Pouca poluição atmosférica e ruidosa	<input type="checkbox"/>

5. Costuma estar a par dos planos de intervenção urbana para a sua zona de residência?

Sim ☐

Não ☐

5.1 Se a sua resposta foi não, por favor, escolha uma das seguintes razões.

a) Desconheço a existência de plano urbanos	<input type="checkbox"/>
b) Interesse-me, mas a informação não está acessível	<input type="checkbox"/>
c) Interesse-me, mas a informação não está divulgada	<input type="checkbox"/>
d) Não me interessa por questões deste género	<input type="checkbox"/>
e) Outra	<input type="checkbox"/> Qual? _____

5.2. Gostaria de ter a oportunidade de participar ativamente nas decisões acerca dos planos urbanos para a sua zona de residência?

Sim ☐

Não ☐

Indiferente ☐

6. Classifique cada um dos seguintes critérios sociais de acordo com a escala apresentada. Preencha cada linha com uma cruz.

	Muito Insuficiente	Insuficiente	Razoavelmente Suficiente	Suficiente	Bom	Muito Bom
a) Segurança	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Interação com vizinhos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Bem-estar social	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Realização de atividades na/para a comunidade	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6.1 Ordene, por grau de importância, os seguintes critérios, sendo 4 o mais importante no contributo para a qualidade de vida social e 1 o menos importante. Por favor não atribua o mesmo número a mais do que um critério.

a) Segurança ☐

b) Interação com vizinhos ☐

c) Bem-estar social ☐

e) Realização de atividades na/para a comunidade ☐

7. Tendo em conta as suas respostas até agora, diria que na sua zona de residência habita com qualidade de vida?

Sim ☐

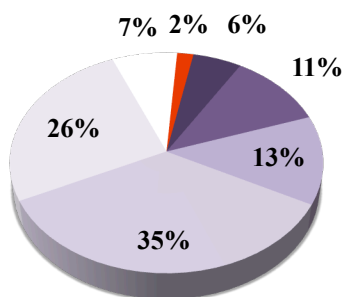
Não ☐

Resultados do Inquérito

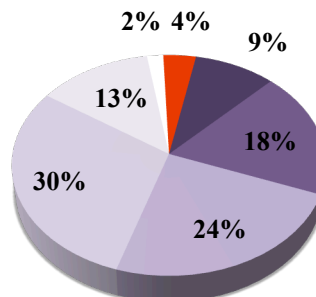
Parte I

2. Classifique cada um dos critérios de acordo com a escala apresentada.
(discriminação por género - feminino)

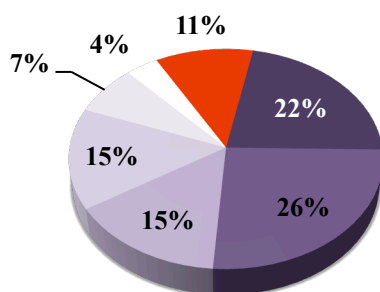
Habitação



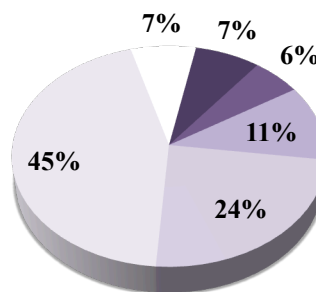
Poder Económico



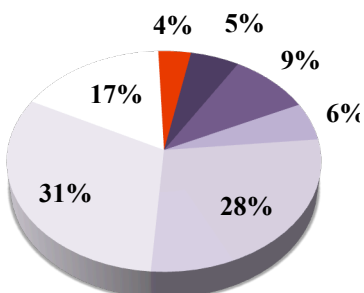
Empregos



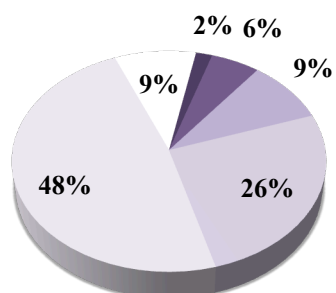
Comunidade



Educação



Meio Ambiente

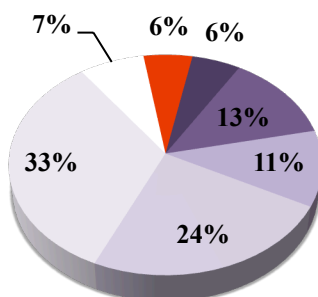


Resultados do Inquérito

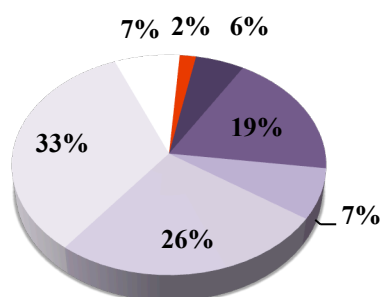
Parte I

2. Classifique cada um dos critérios de acordo com a escala apresentada.
(discriminação por género - feminino)

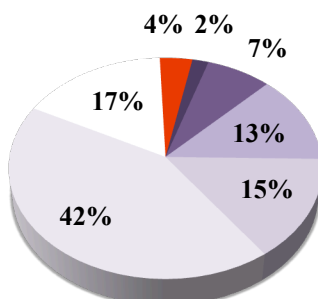
Envolvimento Cívico



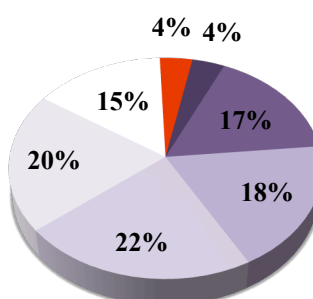
Saúde



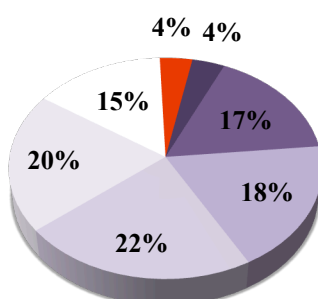
Satisfação Pessoal



Segurança



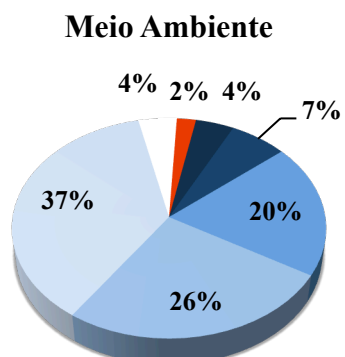
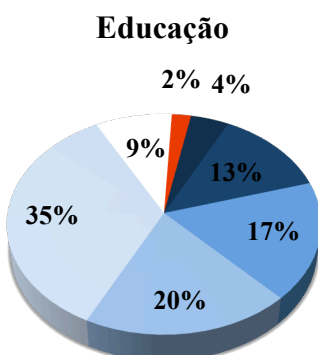
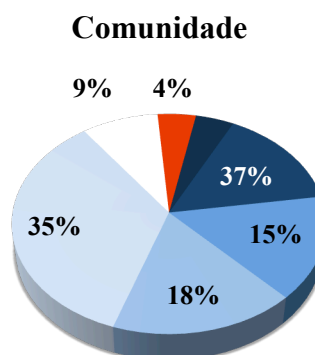
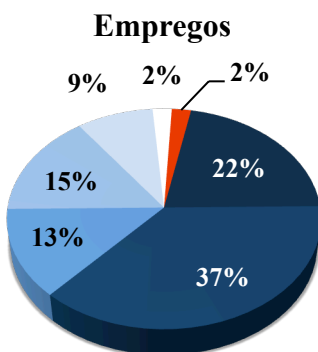
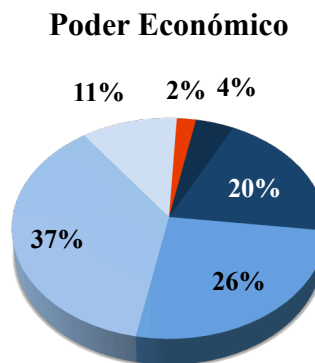
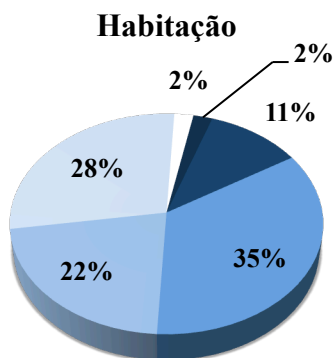
Vida/Trabalho



Resultados do Inquérito

Parte I

2. Classifique cada um dos critérios de acordo com a escala apresentada.
(discriminação por género - masculino)

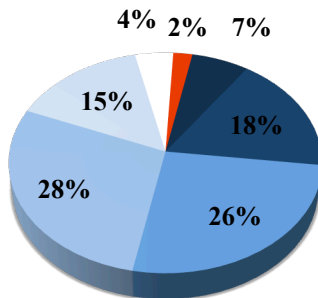


Resultados do Inquérito

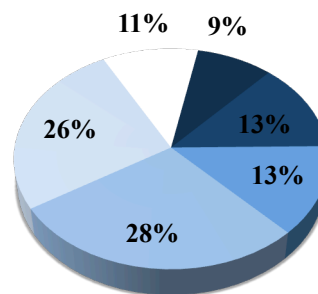
Parte I

2. Classifique cada um dos critérios de acordo com a escala apresentada.
(discriminação por género - masculino)

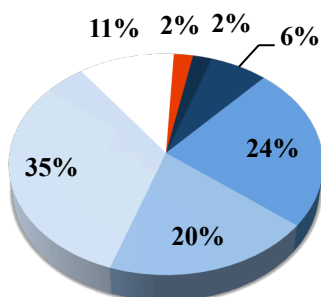
Envolvimento Cívico



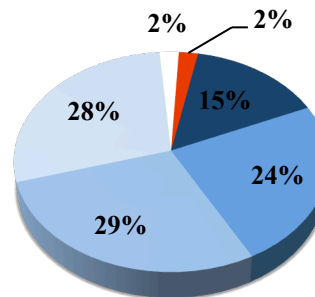
Saúde



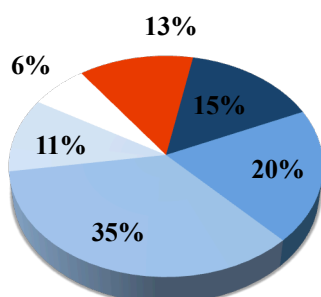
Satisfação Pessoal



Segurança



Vida/Trabalho

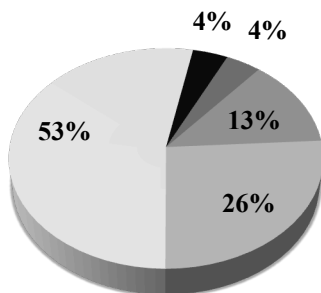


Resultados do Inquérito

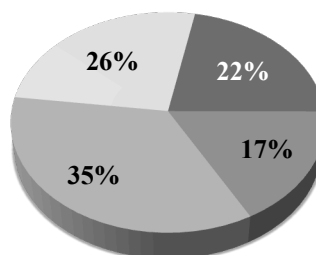
Parte I

2. Classifique cada um dos critérios de acordo com a escala apresentada.
(discriminação por faixa etária: 0-25 anos)

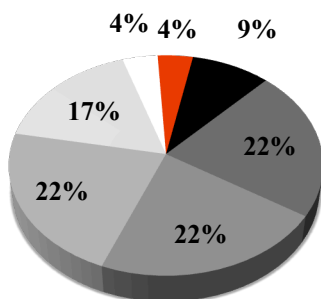
Habitação



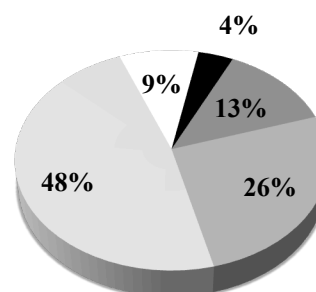
Poder Económico



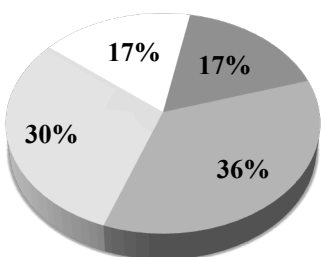
Empregos



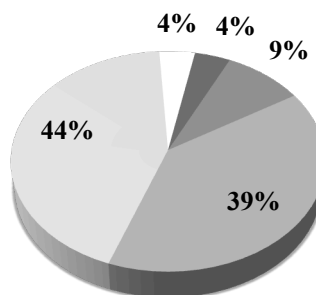
Comunidade



Educação



Meio Ambiente



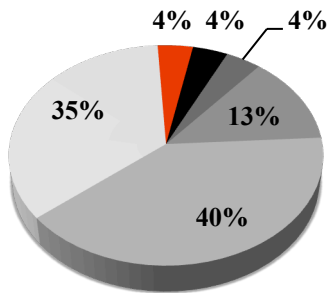
Resultados do Inquérito

Parte I

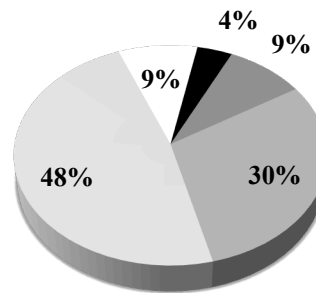
2. Classifique cada um dos critérios de acordo com a escala apresentada.

(discriminação por faixa etária: 0-25 anos)

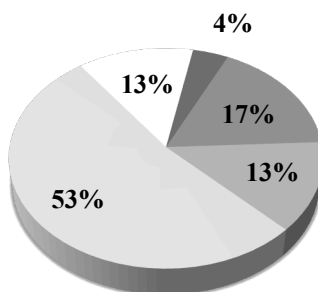
Envolvimento Cívico



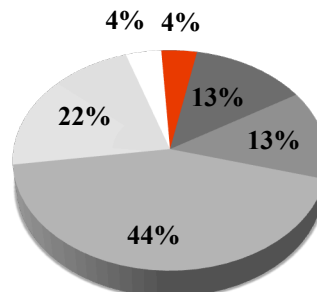
Saúde



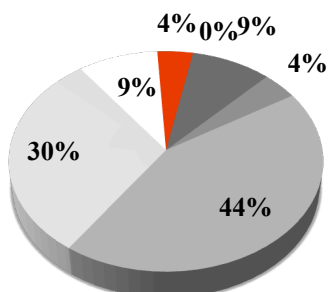
Satisfação Pessoal



Segurança



Vida/Trabalho



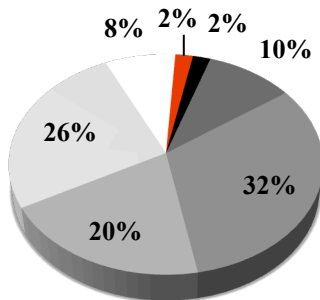
Resultados do Inquérito

Parte I

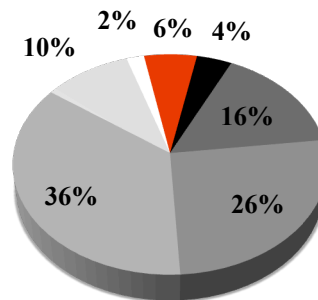
2. Classifique cada um dos critérios de acordo com a escala apresentada.

(discriminação por faixa etária: 25-65 anos)

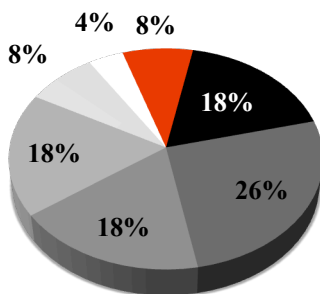
Habitação



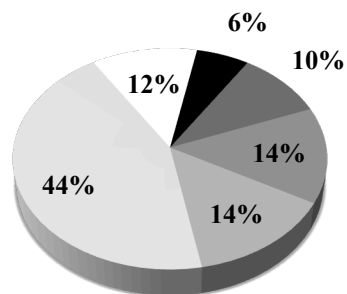
Poder Económico



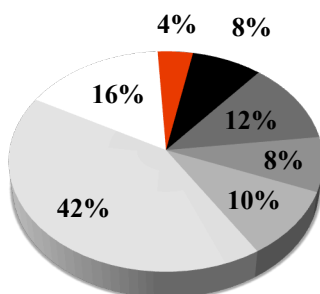
Empregos



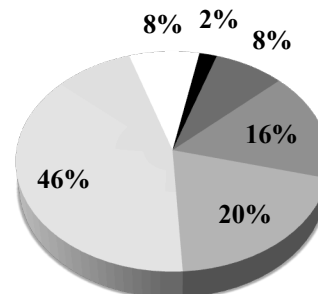
Comunidade



Educação



Meio Ambiente



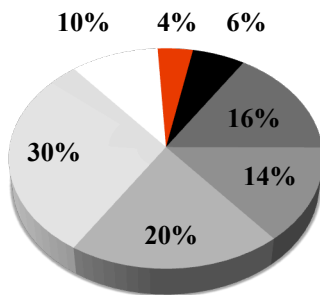
Resultados do Inquérito

Parte I

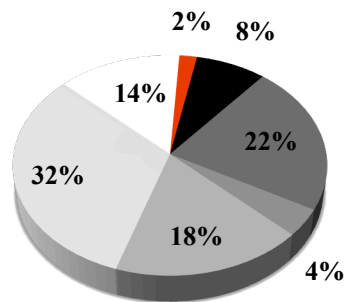
2. Classifique cada um dos critérios de acordo com a escala apresentada.

(discriminação por faixa etária: 25-65 anos)

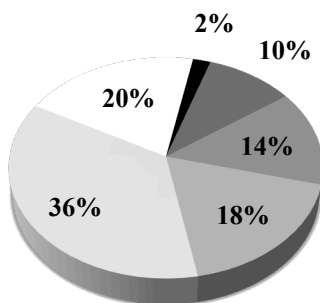
Envolvimento Cívico



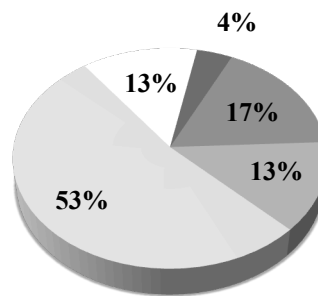
Saúde



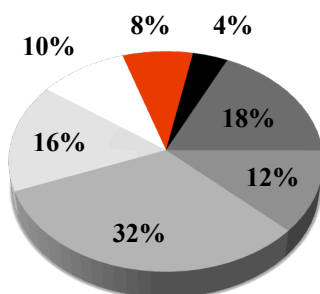
Satisfação Pessoal



Segurança



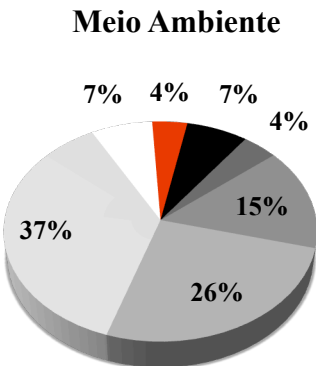
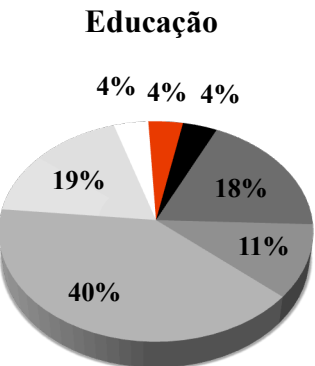
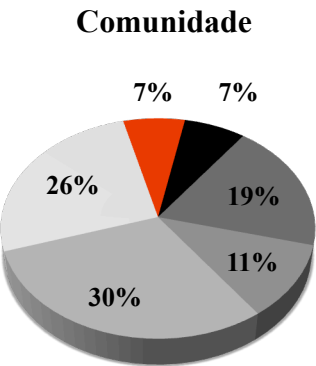
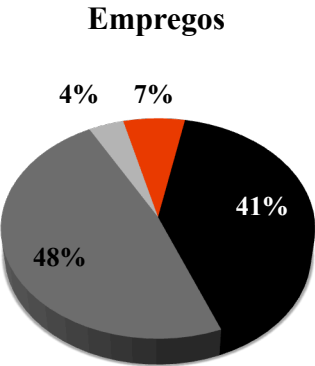
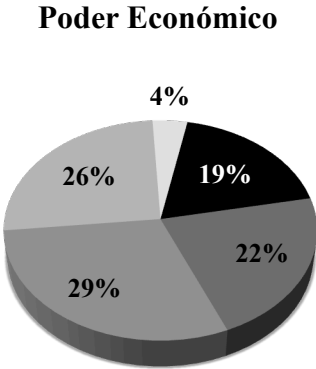
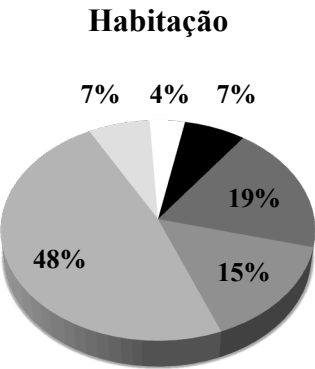
Vida/Trabalho



Resultados do Inquérito

Parte I

2. Classifique cada um dos critérios de acordo com a escala apresentada.
(discriminação por faixa etária: +65 anos)

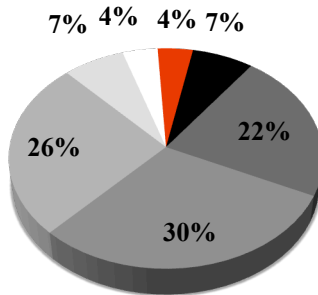


Resultados do Inquérito

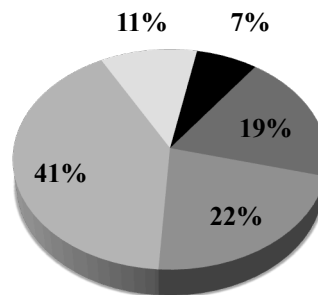
Parte I

2. Classifique cada um dos critérios de acordo com a escala apresentada.
(discriminação por faixa etária: +65 anos)

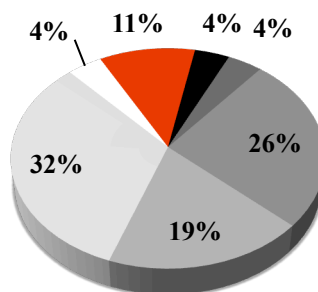
Envolvimento Cívico



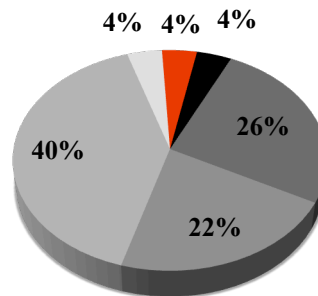
Saúde



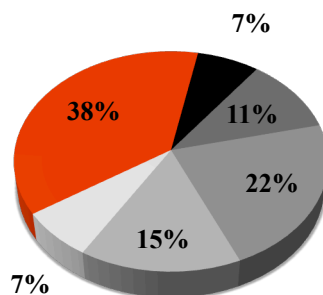
Satisfação Pessoal



Segurança



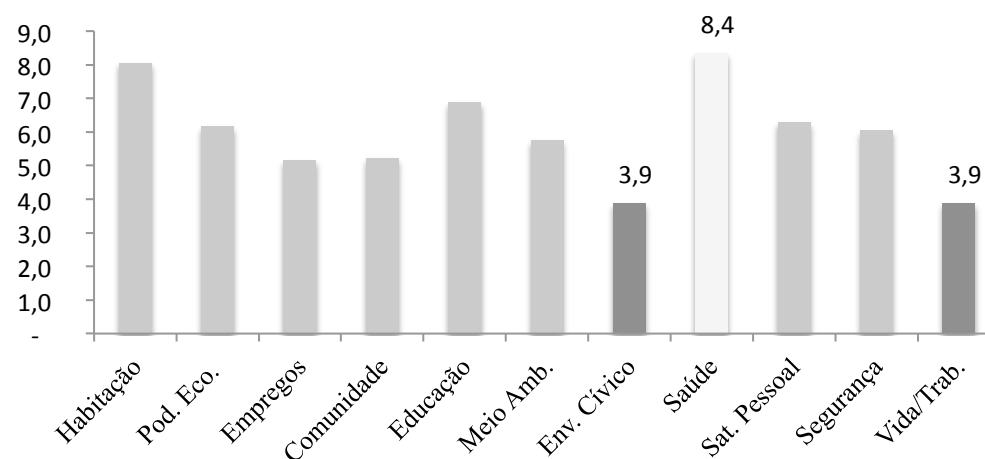
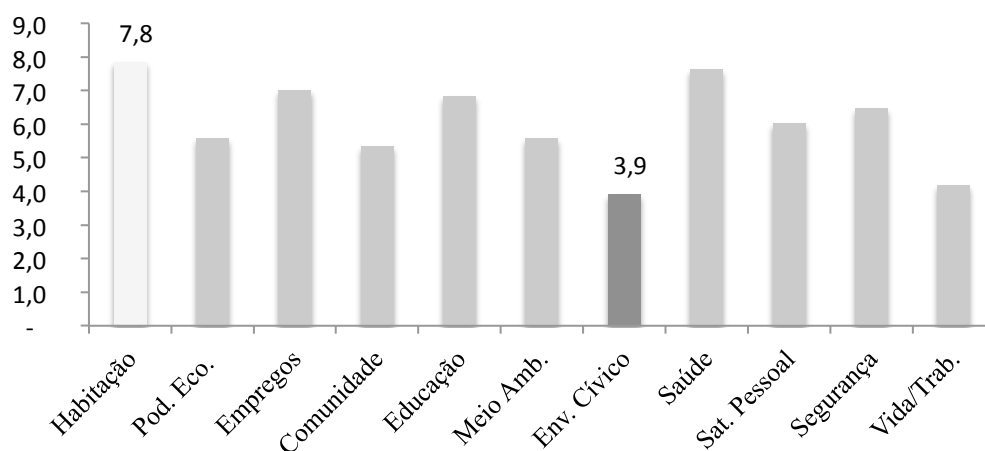
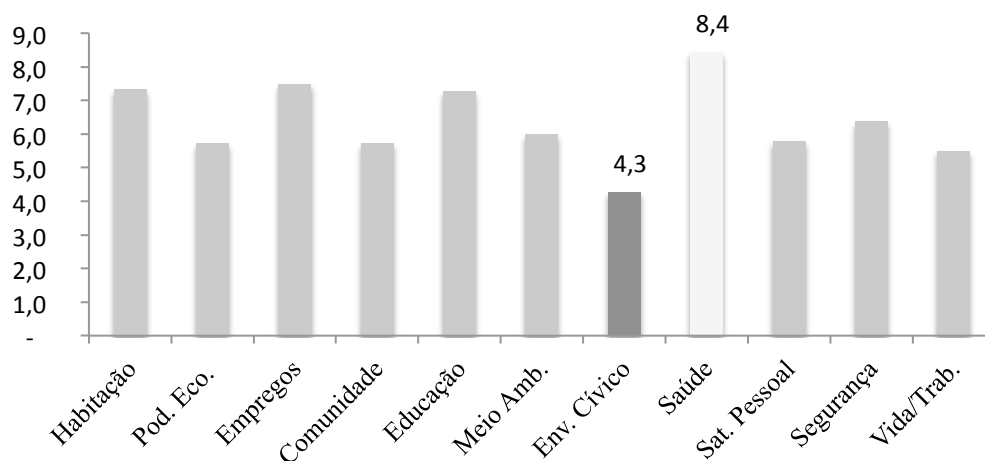
Vida/Trabalho



Resultados do Inquérito

Parte I

2.1. Ordene, por grau de importância, os seguintes critérios.
(discriminação por faixa etária: 0-25anos; 25-65 anos; +65 anos)

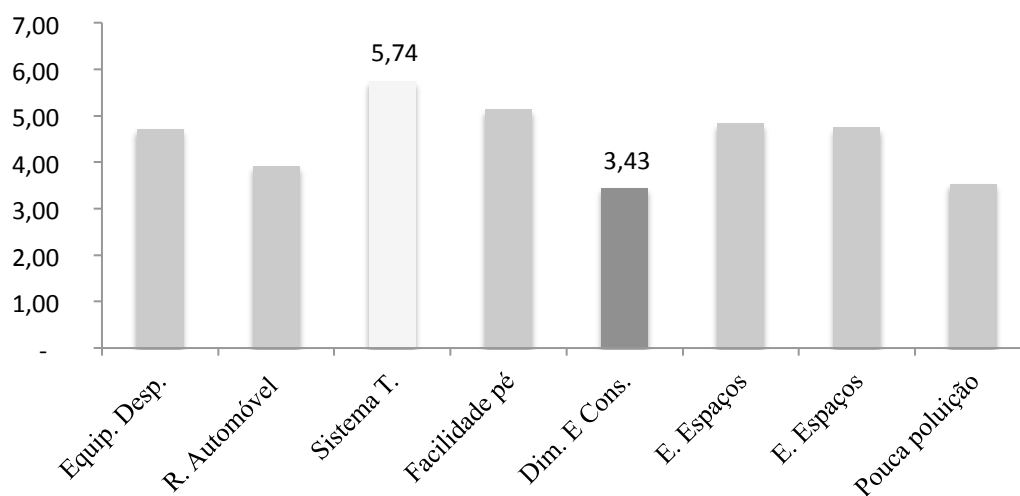
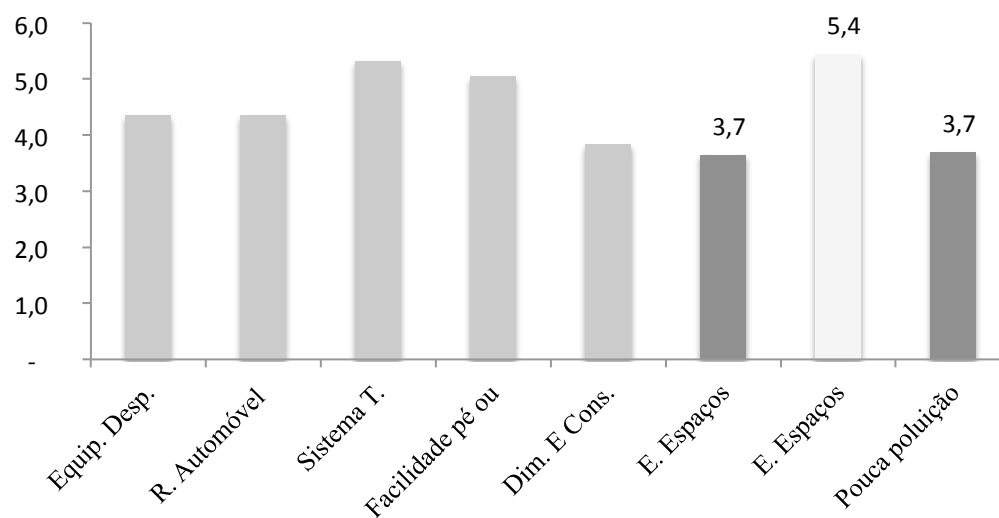
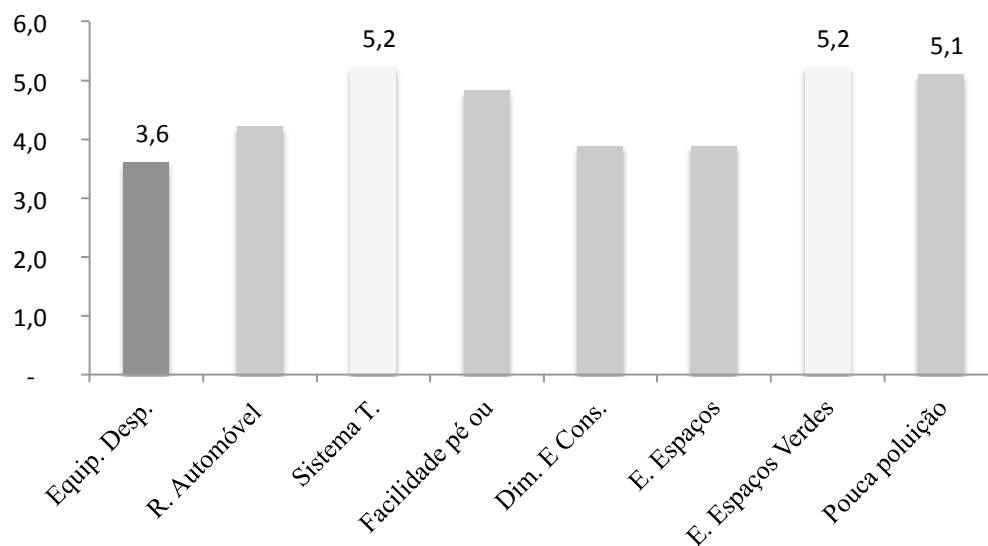


Resultados do Inquérito

Parte II

4.1. Ordene, por grau de importância, os seguintes critérios.

(discriminação por faixa etária: 0-25anos; 25-65 anos; +65 anos)

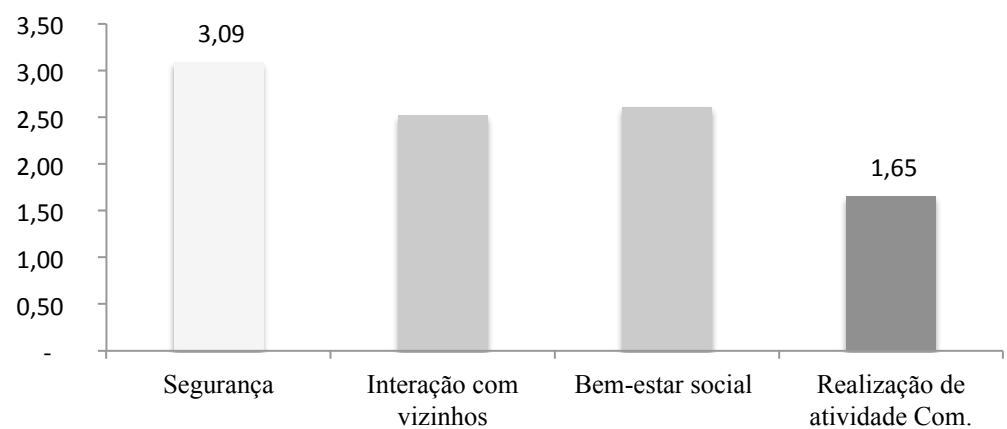
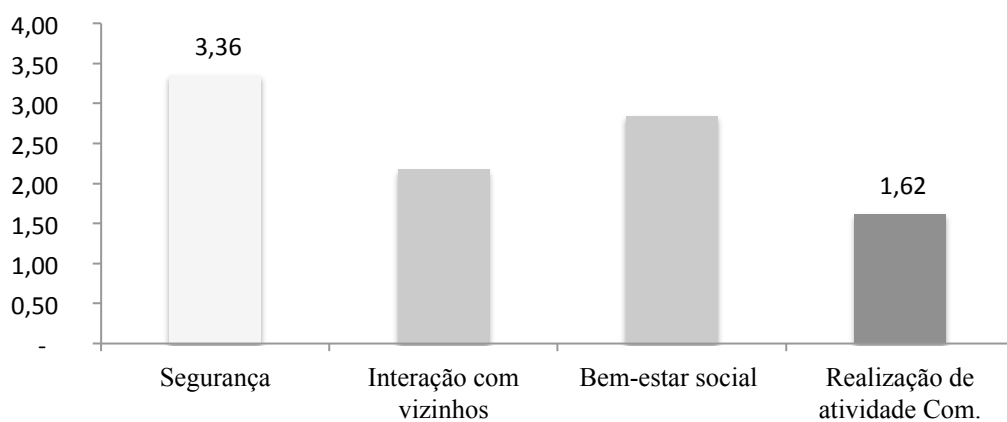
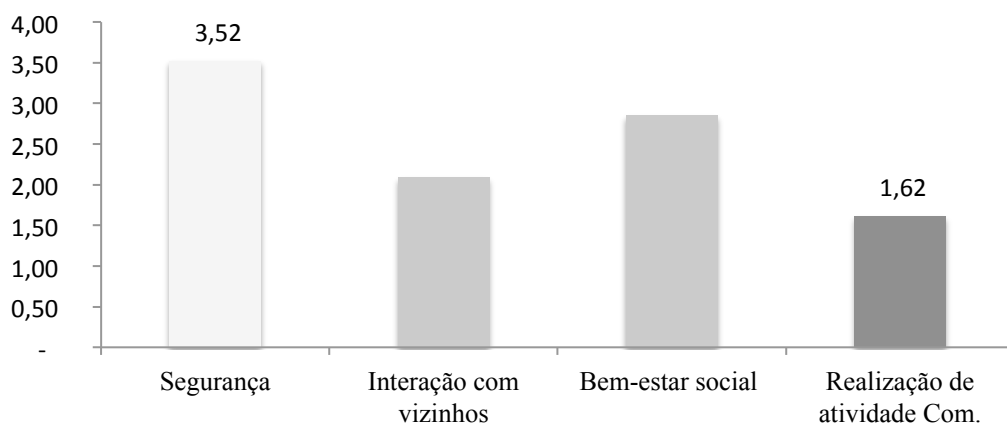


Resultados do Inquérito

Parte II

6.1. Ordene, por grau de importância, os seguintes critérios.

(discriminação por faixa etária: 0-25anos; 25-65 anos; +65 anos)



TOTAIS

2. Classifique cada um dos seguintes critérios de acordo com a escala apresentada

Totais							
a) habitação	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R
Total F	3	6	7	19	14	4	1
Total F %	6%	11%	13%	35%	26%	7%	2%
Total M	1	5	16	10	13	1	0
Total M %	2%	11%	35%	22%	28%	2%	0%
Total	4	11	23	29	27	5	1
Total %	4%	11%	23%	29%	27%	5%	1%
b) poder económico	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R
Total F	5	10	13	16	7	1	2
Total F %	9%	19%	24%	30%	13%	2%	4%
Total M	2	9	12	17	5	0	1
Total M %	4%	20%	26%	37%	11%	0%	2%
Total	7	19	25	33	12	1	3
Total %	7%	19%	25%	33%	12%	1%	3%
c) empregos	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R
Total F	12	14	8	8	4	2	6
Total F %	22%	26%	15%	15%	7%	4%	11%
Total M	10	17	6	7	4	1	1
Total M %	22%	37%	13%	15%	9%	2%	2%
Total	22	31	14	15	8	3	7
Total %	22%	31%	14%	15%	8%	3%	7%
d) comunidade	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R
Total F	4	3	6	13	24	4	0
Total F %	7%	6%	11%	24%	44%	7%	0%
Total M	2	7	7	8	16	4	2
Total M %	4%	15%	15%	17%	35%	9%	4%
Total	6	10	13	21	40	8	2
Total %	6%	10%	13%	21%	40%	8%	2%
e) educação	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R
Total F	3	5	3	15	17	9	2
Total F %	6%	9%	6%	28%	31%	17%	4%
Total M	2	6	8	9	16	4	1
Total M %	4%	13%	17%	20%	35%	9%	2%
Total	5	11	11	24	33	13	3
Total %	5%	11%	11%	24%	33%	13%	3%
f) meio ambiente	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R
Total F	1	3	5	14	26	5	0
Total F %	2%	6%	9%	26%	48%	9%	0%
Total M	2	3	9	12	17	2	1
Total M %	4%	7%	20%	26%	37%	4%	2%
Total	3	6	14	26	43	7	1
Total %	3%	6%	14%	26%	43%	7%	1%
g) envolvimento cívico	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R
Total F	3	7	6	13	18	4	3
Total F %	6%	13%	11%	24%	33%	7%	6%
Total M	3	8	12	13	7	2	1
Total M %	7%	17%	26%	28%	15%	4%	2%
Total	6	15	18	26	25	6	4
Total %	6%	15%	18%	26%	25%	6%	4%
h) saúde	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R
Total F	3	10	4	14	18	4	1
Total F %	6%	19%	7%	26%	33%	7%	2%
Total M	4	6	6	13	12	5	0
Total M %	9%	13%	13%	28%	26%	11%	0%
Total	7	16	10	27	30	9	1
Total %	7%	16%	10%	27%	30%	9%	1%
i) satisfação pessoal	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R
Total F	1	4	7	8	23	9	2
Total F %	2%	7%	13%	15%	43%	17%	4%
Total M	1	3	11	9	16	5	1
Total M %	2%	7%	24%	20%	35%	11%	2%
Total	2	7	18	17	39	14	3
Total %	2%	7%	18%	17%	39%	14%	3%

j) segurança	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R	0
Total F	2	9	10	12	11	8	2	54
Total F %	4%	17%	19%	22%	20%	15%	4%	
Total M	0	7	11	13	13	1	1	46
Total M %	0%	15%	24%	28%	28%	2%	2%	
Total	2	16	21	25	24	9	3	100
Total %	2%	16%	21%	25%	24%	9%	3%	
k) balanço Vida/Trabalh	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R	0
Total F	4	7	4	14	12	4	9	54
Total F %	7%	13%	7%	26%	22%	7%	17%	
Total M	0	7	9	16	5	3	6	46
Total M %	0%	15%	20%	35%	11%	7%	13%	
Total	4	14	13	30	17	7	15	100
Total %	4%	14%	13%	30%	17%	7%	15%	

2.1 Ordene, por grau de importância, os seguintes critérios sendo 11 o mais importante no contributo para a qualidade de vida e 1 o menos importante.

Totais											
	Habitação	Pod. Eco.	Empregos	Comunidade	Educação	Meio Amb.	Env. Cívico	Saúde	Sat. Pessoal	Segurança	Vida/Trab.
Total F	309	243	267	226	295	226	166	320	237	279	205
grau	7,4	5,8	6,4	5,4	7,0	5,4	4,0	7,6	5,6	6,6	4,9
Total M	300	210	264	201	254	225	149	310	239	214	144
grau	7,9	5,5	6,9	5,3	6,7	5,9	3,9	8,2	6,3	5,6	3,8
Total	609	453	531	427	549	451	315	630	476	493	349
grau	7,6	5,7	6,6	5,3	6,9	5,6	3,9	7,9	6,0	6,2	4,4

3. Tendo em conta as suas respostas até agora, diria que em lisboa se habita com qualidade de vida?

Totais			
	Sim	Não	
Total F	41	9	4
	76%	17%	7%
Total M	40	4	2
	87%	9%	
Total	81	13	6
Total %	81%	13%	6%

4. Classifique cada um dos seguintes critérios urbanos de acordo com a escala apresentada

Totais								
a) e.desportivos	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R	
Total F	2	11	8	12	17	3	1	54
Total M	4	9	8	9	13	3	0	46
Total	6	20	16	21	30	6	1	100
Total %	6%	20%	16%	21%	30%	6%	1%	
b) e.escolares	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R	0
Total F	2	6	4	8	22	8	4	54
Total M	0	2	6	11	19	7	1	46
Total	2	8	10	19	41	15	5	100
Total %	2%	8%	10%	19%	41%	15%	5%	
c) e.culturais	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R	0
Total F	3	9	8	13	19	2	0	54
Total M	1	12	10	10	10	2	1	46
Total	4	21	18	23	29	4	1	100
Total %	4%	21%	18%	23%	29%	4%	1%	
d) e. Comércio	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R	0
Total F	0	1	4	9	25	13	2	54
Total M	0	3	2	9	20	12	0	46
Total	0	4	6	18	45	25	2	100
Total %	0%	4%	6%	18%	45%	25%	2%	
e) e.serviços vários	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R	0
Total F	1	2	4	10	25	11	1	54
Total M	0	0	4	10	24	8	0	46
Total	1	2	8	20	49	19	1	100
Total %	1%	2%	8%	20%	49%	19%	1%	
f) e.serviços saúde	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R	0
Total F	1	4	2	14	29	4	0	54
Total M	2	1	7	8	21	7	0	46
Total	3	5	9	22	50	11	0	100
Total %	3%	5%	9%	22%	50%	11%	0%	

g) rede de circulação au	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R	0
Total F	2	4	5	11	26	5	1	54
Total M	1	3	5	8	19	9	1	46
Total	3	7	10	19	45	14	2	100
Total %	3%	7%	10%	19%	45%	14%	2%	
h) oferta de estacionamento	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R	0
Total F	10	13	10	4	13	1	3	54
Total M	7	11	8	8	9	2	1	46
Total	17	24	18	12	22	3	4	100
Total %	17%	24%	18%	12%	22%	3%	4%	
i) sistema de transporte	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R	0
Total F	1	3	7	2	26	13	2	54
Total M	0	3	4	6	19	14	0	46
Total	1	6	11	8	45	27	2	100
Total %	1%	6%	11%	8%	45%	27%	2%	
j) Facilidade deslocação	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R	0
Total F	1	3	1	12	28	9	0	54
Total M	1	1	4	6	19	13	2	46
Total	2	4	5	18	47	22	2	100
Total %	2%	4%	5%	18%	47%	22%	2%	
k) conservação fachada	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R	0
Total F	5	9	11	18	9	1	1	54
Total M	2	9	12	15	5	2	1	46
Total	7	18	23	33	14	3	2	100
Total %	7%	18%	23%	33%	14%	3%	2%	
l) dimensão dos passeios	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R	0
Total F	3	4	6	13	21	2	5	54
Total M	2	5	6	10	18	3	2	46
Total	5	9	12	23	39	5	7	100
Total %	5%	9%	12%	23%	39%	5%	7%	
m) mobiliário urbano	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R	0
Total F	2	7	5	9	26	3	2	54
Total M	2	7	9	10	14	3	1	46
Total	4	14	14	19	40	6	3	100
Total %	4%	14%	14%	19%	40%	6%	3%	
n) Praças, pracetas e la	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R	0
Total F	2	2	9	12	23	3	3	54
Total M	0	3	9	22	11	1	0	46
Total	2	5	18	34	34	4	3	100
Total %	2%	5%	18%	34%	34%	4%	3%	
o) quantidade de áreas	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R	0
Total F	1	6	5	8	28	4	2	54
Total M	3	5	8	8	15	5	2	46
Total	4	11	13	16	43	9	4	100
Total %	4%	11%	13%	16%	43%	9%	4%	
p) qualidade do ar	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R	0
Total F	2	5	12	13	18	1	3	54
Total M	4	10	12	10	8	1	1	46
Total	6	15	24	23	26	2	4	100
Total %	6%	15%	24%	23%	26%	2%	4%	
q) nível de ruído	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R	0
Total F	6	9	7	11	17	1	3	54
Total M	8	12	8	6	9	2	1	46
Total	14	21	15	17	26	3	4	100
Total %	14%	21%	15%	17%	26%	3%	4%	

4.1 Ordene, por grau de importância, os seguintes critérios sendo 8 o mais importante no contributo para a qualidade de vida e 1 o menos importante.

Total								
	Equip. Desp.	Rede. Circ. Automóvel	Sistema T. Públicos	Facilidade pé ou bicicleta	Dim. E Cons. Espaço	E. Espaços públicos	E. Espaços Verdes	Pouca poluição atm. e
Total F	192	165	233	223	159	187	254	163
Grau	4,4	3,8	5,3	5,1	3,6	4,3	5,8	3,7
Total M	168	188	222	199	155	151	183	164
Grau	4,2	4,7	5,6	5,0	3,9	3,8	4,6	4,1
Total	360	353	455	422	314	338	437	327
Grau	4,3	4,2	5,4	5,0	3,7	4,0	5,2	3,9

5. Costuma estar a par dos planos de intervenção urbana para a sua zona de residência?

Total			
	Sim	Não	
Total F	24	28	2
Total M	20	26	
Total	44	54	2
Total %	44%	54%	2%

5.1 Se a sua resposta foi não, por favor, escolha uma das seguintes razões

Total					
	Desconheço a E. Planos urbanos	Interesso-me mas info não acessível	Interesso-me mas info não divulgada	Não me interessa	Outra
Total F	9	2	5	7	5
Total M	9	4	4	8	1
Total	18	6	9	15	6
Total %	33%	11%	17%	28%	11%

5.2 Gostaria de ter a oportunidade de participar ativamente nas decisões acerca dos planos urbanos para a sua zona de residência?

Total			
	Sim	Não	Indiferente
Total F	22	15	14
Total M	23	8	14
Total	45	23	28
Total %	45%	23%	28%

6. Classifique cada um dos seguintes critérios sociais de acordo com a escala apresentada

Totais							
	Mt. Insuf.	Insuf.	Raz.Suf.	Suf	Bom	Mt. Bom	N/R
a) segurança							
Total F	3	4	14	17	13	0	3
Total M	2	5	11	12	14	1	1
Total	5	9	25	29	27	1	4
	5%	9%	25%	29%	27%	1%	4%
b) interação com vizinhos							
Total F	2	1	9	18	16	3	5
Total M	1	4	7	17	14	0	3
Total	3	5	16	35	30	3	8
	3%	5%	16%	35%	30%	3%	8%
c) bem estar social							
Total F	2	4	6	10	27	0	5
Total M	0	4	6	15	17	2	2
Total	2	8	12	25	44	2	7
	2%	8%	12%	25%	44%	2%	7%
d) realização de atividades							
Total F	2	9	8	19	8	4	4
Total M	1	11	6	16	7	3	2
Total	3	20	14	35	15	7	6
	3%	20%	14%	35%	15%	7%	6%

6.1 Ordene, por grau de importância, os seguintes critérios, sendo 4 o mais importante no contributo para a qualidade de vida e 1 o menos importante

Total				
	Segurança	Interação com vizinhos	Bem-estar social	Realização de atividade
Total F	155	110	129	78
Grau				
Total M	141	90	119	67
Grau				
Total	296	200	248	145
Grau	3,3	2,2	2,8	1,6
	1	3	2	4

% participantes sexo feminino	87%
% participantes sexo masculino	91%
% participantes total	89%

7. Tendo em conta as suas respostas até agora, diria que na sua zona de residência habita com qualidade de vida?

Total			
	Sim	Não	
Total F	47	4	3
Total M	42	3	1
Total	89	7	4
Total %	89%	7%	4%